DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

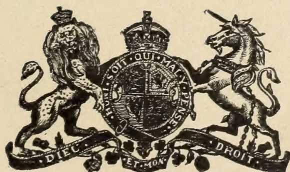
VOLUME 13

CINQUIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1915



VOLUME L

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION DU DOUZIEME PARLEMENT.

A

B

B

C

C

C

D

D

E

E

F

E

G

H

I

J

L

L

M

M

Mc

S

T

U

V

W

Y

Voir aussi la liste alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME D.

Cinquième recensement du Canada, 1911, Agriculture, volume IV. Présenté par l'honorable M. Foster, le 8 février 1915. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercise clos le 31 mars 1914. Volume I, parties A, B et A à L. Volume II, parties M à U. Volume III, parties V à Z. Présenté le 9 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présentés le 9 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 9 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 27 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5a. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1914. Présentée par l'honorable M. White, le 9 février 1915.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapports des chèques certifiés, des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 10 avril 1915.. .. .. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1914. Présenté par l'honorable M. White, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1914. Présenté par l'honorable M. White, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 8 février 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10a. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 8 février 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10b. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914 Partie III. Commerce du Canada avec les pays étrangers autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 8 février, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10c. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie IV. Renseignements divers. Présenté le 27 mars 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10d. Rapport de la Commission des grains. Statistiques des céréales, etc. Présenté par sir George Foster, le 4 juin 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10e. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie VI. Services de paquebots subventionnés et statistique du trafic par paquebots jusqu'au 31 décembre 1914, et estimations pour l'exercice 1915-1916. Présenté par sir George Foster, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10f. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté par sir George Foster, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 11 février 1915, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12, 13, 14. Rapports, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. (Partie I.—Accise.) (Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique.) (Partie III.—Falsification des substances alimentaires.) Présentés le 1er mars 1915, par l'honorable M. Blondin.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

(Ce volume est relié en deux parties.)

15a. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. (Laiterie, fruits, extension des marchés et emmagasinage à froid.) Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11—*Suite.*

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 1er mars 1915, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1913. (Annexe du rapport du ministère du Commerce, pour l'année 1913.) Présentées par sir George Foster, 1915.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Communes, durant 1914. Présenté par l'honorable M. l'Orateur, le 12 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1913 au 31 mars 1914. Présenté le 12 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistiques des canaux, pour la saison de navigation de 1914. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 9 avril 1915.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1914. Présentée le 12 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20*c*. Le neuvième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présentée le 17 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présentée par l'honorable M. Cochrane, 1915.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914. Présentée le 17 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

21. Quarante-septième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1913-1914. (Marine.) Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*b*. Rapport et témoignages devant la Commission royale d'enquête su rle désastre de l'*Empress of Ireland*. Présentés par l'honorable M. Hazen, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, 1915.
.Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-septième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, de l'inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice 1913-14. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 3 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du ministère des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Casgrain.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

(Ce volume est relié en deux parties.)

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.—Volume I. Présenté le 8 mars 1915, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*a*. Rapport de l'astronome en chef, ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Roche, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1912-13. Présenté par l'honorable M. Roche, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*d*. Treizième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*e*. Rapport sur les forces hydrauliques, etc., de la rivière à l'Arc, saisons de 1911-1913. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Rapport sur le levé hydrographique de la Colombie-Britannique pour 1913. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile de 1913. Présenté, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile de 1913. Présenté, 1914. .*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 11 février 1915, par l'honorable M. Roche.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 9 février 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29b. Rapport sur le travail de la division des Archives publiques, pour l'année 1913. Présenté, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

30. Liste du Service civil, 1914. Présentée le 9 février 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

31. Sixième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada, pour l'année finissant le 31 août 1914. Présenté le 19 mars 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 6 avril 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 18 février, par sir Robert Borden.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 10 février 1915, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Septième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Dixième rapport annuel des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 8 février 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37a. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1914. Présenté le 15 février 1915, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Pas imprimé.*

38. Rapport du département du Service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

39. Quarante-septième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1913-14.—Pêcheries. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39a. Enquête sur les pêcheries dans les baies d'Hudson et de James. Présentée par l'honorable M. Hazen, 1915.. .. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

39b. Supplément au 47e rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (division des pêcheries)—Articles sur la biologie canadienne, 1911-14. Partie I—Biologie maritime. Présenté le 16 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 28.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté par l'honorable M. l'Orateur, le 4 février 1914. . . . .*Pas imprimé.*

41. Rapport de R. A. Pringle, C.R., commissaire chargé de faire une enquête sur le paiement de subventions à la Compagnie du chemin de fer de Southampton, ainsi que la preuve, etc., faite devant le commissaire. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 8 février 1915. . . . .*Pas imprimé.*

42. Règlement radiotélégraphique 106 concernant la portée de l'onde radiotélégraphique que devront adopter les stations de bord licenciées, durant la période des hostilités; et

Modification des règlements radiotélégraphiques n° 103 (stations de bord dans les eaux territoriales), et n° 104 (stations de bord dans les ports). Présenté par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915. . . . .*Pas imprimé.*

43. Copie du décret du conseil n° 260, du 3 février 1915, *re* constitution du rang de second dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915. *Pas imprimée.*

43*a*. Copie de l'arrêté en conseil n° 304, du 18 février 1915, au sujet des positions de *Lieutenant Commander Engineer, Lieutenant Commander R.C.N.V.R.*, dans la marine royale canadienne, conformément à l'article 47, chap. 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 mars 1915. . . . .*Pas imprimée.*

43*b*. Copie du décret du conseil n° 476, du 6 mars.—Règlements concernant la classification des ingénieurs officiers. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 15 mars 1915.

44. Copie du décret du conseil n° 2175, du 21 août 1914, *re* supplément de solde pour service à bord des sous-marins.

Copie du décret du conseil n° 2251, *re* chiffre de la solde et allocations pour les sous-officiers et les marins prenant du service volontaire pour le temps de guerre.

Copie du décret du conseil n° 2960, *re* allocations aux membres de la famille de ceux qui sont en service à bord des navires canadiens de Sa Majesté. Présentées par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915. . . . .*Pas imprimées.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous les documents, lettres, soumissions, etc., se rapportant à l'achat de voitures ou fourgons pour le chemin de fer Intercolonial au cours des années 1912 et 1913. Présentée le 9 février 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

45*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, contrats, lettres et autres documents concernant l'achat de wagons pour le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er juillet 1914. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914 pour état indiquant: 1. Quel a été le coût moyen par mille de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, depuis le commencement jusqu'à ce jour. 2. Quel en a été le coût moyen par mille durant les dix dernières années. 3. Quel prix moyen par mille la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien paie en loyer pour les lignes qu'elle a louées, et quels sont les noms des lignes ainsi louées. 4. Quel loyer paie le Pacifique-Canadien au chemin de fer de *Toronto, Grey and Bruce*, entre Toronto et Owen-Sound. Présentée le 9 février 1915.—*M. Middlebro*. . . . .*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour état des revenus du fret expédié et reçu et des voyageurs aux stations suivantes de l'Intercolonial durant les exercices 1913 et 1914, en donnant séparément le montant pour chacune de ces stations: Drummondville, Rimouski, Sainte-Flavie, Matapédia, Campbellton et Bathurst. Présentée le 9 février 1915.—*M. Boulay*. . . . .*Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour état donnant les noms du personnel employé dans les divers départements des bureaux généraux du chemin de fer Intercolonial à Moncton, avec leurs salaires respectifs au 1er avril 1914. Présentée le 9 février 1915.—*M. Emmerson*. . . . .*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour relevé faisant connaître les noms des employés du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard dont la nomination a été ordonnée entre le 1er janvier 1912 et le 1er mai 1914; les diverses fonctions qui leur ont été assignées, et le salaire ou les gages de chacun d'eux. Présentée le 9 février 1914.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses postales de toutes les personnes nommées à des emplois sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, entre le 1er octobre 1911 et le temps présent; avec énumération des emplois auxquels chacune de ces personnes a été nommée. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état indiquant les noms, le tonnage, le port d'enregistrement et le lieu de destination de tous les vaisseaux étrangers, tant à voiles qu'à vapeur, qui sont entrés dans le port de Sydney où sont sortis de ce port pendant l'année terminée le 31 décembre 1913. Présentée le 9 février 1915.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Justice et le procureur général de Québec au sujet de la nomination de juges, depuis le premier jour de février 1913. Présentée le 9 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour sommaire faisant connaître: 1. Les détails des inventeurs et de la valeur de la succession de feu George A. Montgomery, registrateur à Régina, dont la succession est revenue à la Couronne par déshérence. 2. La somme réalisée à Régina ou ailleurs, par la conversion en argent des biens de cette succession. 3. Les frais payés ou autorisés, avec les noms des personnes et les différentes sommes payées ou allouées, avant que le résidu ait été versé à à la Couronne. 4. La somme définitive reçue par la Couronne. 5. Ce qui est advenu de cette dernière somme, les noms des personnes à qui quelque argent a été payé et les montants respectifs de ces paiements ainsi faits ou alloués depuis que la Couronne a reçu le résidu de la succession. 6. Un état indiquant la différence entre les rapports de l'ex-ministre et du ministre actuel de la Justice quant à la manière dont on a disposé de cette déshérence, et copie de la correspondance et des représentations qui ont été cause du changement. 7. La balance réelle maintenant en main, et comment on se propose d'en disposer. Présentée le 9 février 1915.—*M. Graham*.. ..*Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour: 1. Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes des deux sexes qui ont été trouvées coupables d'offenses capitales en Canada, dans chaque province, en chaque année depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 2 février 1914, avec mention de l'offense, et si et comment la sentence a été exécutée, par l'application de la peine capitale ou autrement, et comprenant les noms des personnes trouvées coupables; les dates des sentences; les crimes dont elles étaient coupables; la nature des sentences; les noms des juges prononçant la sentence, et de quelle manière la sentence a été exécutée. 2. Relevé faisant connaître les personnes, de l'un ou l'autre sexe, trouvées coupables, et pour lesquelles il a été sursis à l'exécution de la peine capitale prononcée contre elles, au cours de la même période, y compris les noms de ces personnes; la date de la sentence; le crime commis; la nature de la sentence; les noms des juges qui ont prononcé la sentence, et les sentences commuées, et dans ce dernier cas, la nature de la commutation. 3. Relevé de toutes les personnes en Canada, et dans chaque province, au cours de la même période, trouvées coupables de meurtre ou d'homicide, dont les sentences ont été mitigées, ou qui ont obtenu le pardon absolu, avec mention des offenses dont elles ont été trouvées coupables, y compris les noms; la date de la sentence; la nature de l'offense; la nature de la sentence, et la nature et la date de la mitigation de la sentence. 4. Relevé de cas survenus au cours de la même période et dans lesquels appel a été porté par les personnes trouvées coupables de crime capital à Son Excellence le Gouverneur en conseil, demandant l'exercice de la prérogative royale du pardon ou de la mitigation de la sentence, y compris les noms de ces personnes; les dates des sentences et les endroits où elles ont été prononcées; le crime; la nature de la sentence; la date de l'appel et le résultat qui s'en est suivi. Présentée le 9 février 1915.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

54. Règlements et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier du Canada édictés respectivement le 23 septembre 1914 et le 18 juin 1914. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

54*a* Règlements et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier édictés le 15 février 1915. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 16 mars 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

55. Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le Conseil du Yukon en 1914. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimées.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour état détaillé des sommes d'argent payées aux personnes suivantes: J. F. Farrington, $248.25; B. H. Smith, $469.50; et H. C. Dash, $182.40,—tel que mentionné dans les Débats de cette session, page 3071. Présentée le 9 février 1915.—*M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie des instructions données à Charles Wm Flynn, avocat, chargé de s'enquérir des accusations portées contre des employés du ministère de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Bonaventure, et aussi, copie des rapports faits à la suite de ces enquêtes. Présentée le 9 février 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous documents concernant la demande adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries de destituer Ulric Dion, gardien du phare à Saint-Charles de Caplan, Québec, et de nommer à sa place Omer Arsenault, et aussi, concernant la décision prise par le ministère à ce sujet. Présentée le 9 février 1915.—*M. Marcil (Bonaventure)* . . . . *Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les arrangements faits et passés entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou le gouvernement, et des compagnies de chemins de fer et de messageries, y compris l'Intercolonial, concernant le transport du poisson frais par train de fret rapide ou par messageries, depuis l'année 1906 ; aussi, copie de toutes garanties données à des compagnies de chemins de fer ou de messageries par le gouvernement ou quelqu'un de ses départements au sujet de ce transport, avec un état de tous déboursés faits par le département de la Marine et des Pêcheries, chaque année, aux termes des dits arrangements ou garanties, faisant la distinction entre les déboursés faits à compte du transport par train de fret rapide et les déboursés à compte du transport par messageries ; aussi, état donnant le nombre de wagons-glacières, subordonnément à garantie par le ministère de la Marine et des Pêcheries, expédiés par train de fret rapide de Mulgrave ou Halifax à Montréal, chaque année civile depuis 1906, et le nombre de tonnes de marchandises transportées par ces wagons chaque année ; aussi, le nombre de wagons-glacières de messageries expédiés de Mulgrave et Halifax à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1913, aux termes d'un arrangement conclu depuis 1911 entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et les compagnies de chemins de fer ou de messageries, ou les deux, aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries avant le 31 décembre 1913, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné ; aussi, le montant payé jusqu'au 31 décembre 1913 par le ministère de la Marine et des Pêcheries, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné ; aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries de Mulgrave et Halifax à des points dans l'ouest depuis 1906, dont le gouvernement a payé un tiers du transport, mais non conformément aux termes du dit arrangement conclu, comme il est dit ci-dessus, depuis 1911. Présentée le 9 février 1915.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour état indiquant tous les bureaux de poste dans les divers comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse pour lesquels il est payé une redevance ou un loyer, et une allocation pour chauffage et éclairage, avec mention du montant de ces allocations dans chaque cas. Présentée le 9 février 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, etc., échangées en 1913 au sujet du transport des malles entre Grand-River-Falls et Grand-River, comté de Richmond, et de l'adjudication de l'entreprise à Malcolm McCuspic. Présentée le 9 février 1915.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mai 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et mémoires depuis le 1er novembre 1911, concernant le bureau de poste de Johnston, comté de Richmond, N.-E., les plaintes portées contre le maître de poste actuel et les recommandations faites pour sa destitution. Présentée le 9 février 1915.—*M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, papiers, lettres, pétitions, etc., concernant le changement du site du bureau de poste au village de Saint-Lazare, comté de Bellechasse, Québec. Présentée le 9 février 1915.—*M. Lemieux* . . . . *Pas imprimée.*

64. Sommaire des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1914-1915. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915 . . . . *Pas imprimé.*

65. Relevé des dépenses au chapitre des "Dépenses diverses imprévues", depuis le 18 août 1914 jusqu'au 4 février 1915, conformément à la loi des Subsides de 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915 . . . . *Pas imprimé.*

66. Relevé des sommes payées au cours de l'année terminée le 31 décembre 1914 pour pensions et retraites dans le service civil, et faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, l'allocation et la cause de la fin d'emploi de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire de tout fonctionnaire nouvellement nommé. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915 . . . . *Pas imprimé.*

67. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1914 . . . . *Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

68. Etat des affaires de la Société Royale du Canada, pour l'année expirée le 30 avril 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

69. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1914, aevc la liste de leur rémunération et frais de route, en vertu des Statuts revisés du Canada, chap. 91, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 10 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

70. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 16 janvier 1913, pour copie des plans, rapports, relevés des sondages, et toutes autres informations analogues sur les ports de Churchill et de Fort-Nelson venant du ministère des Chemins de fer et des Canaux.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 20 avril 1914, pour rapport indiquant: 1. Les titres de tous les livres, pamphlets et autres imprimés publiés par l'imprimeur du Roi pendant l'année expirée le 31 mars 1914. 2. Le nombre de chacun de ces livres, pamphlets et autres documents imprimés pendant la dite année, le nombre des exemplaires distribués ainsi que la date de distribution. 3. Le nombre de pages de chacun. 4. Le coût de chacun. 5. L'autorisation pour l'impression et la publication des dits livres, pamphlets et documents.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 30 avril 1914, pour propositions soumises au gouvernement relativement à la construction du canal Montréal-Ottawa-Baie-Georgienne, et de toute la correspondance s'y rapportant.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

72a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous mémoires et pétitions provenant de corps commerciaux ou autres au sujet de la construction immédiate du canal de la baie Georgienne et de toute correspondance s'y rapportant depuis le 24 décembre 1914. Présentée le 4 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Pas imprimée.*

73. Copie des ordres généraux de la milice émis entre le 25 novembre 1913 et le 24 décembre 1914.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

74. Copie de la correspondance concernant le contrôle de l'exportation du nickel. Présentée par sir Robert Borden, le 11 février 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

75. Mémoire sur les opérations du ministère de la Milice et de la Défense.—Guerre européenne, 1914-15. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 11 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, plaintes et documents de toute nature, reçus par le ministère du Commerce au cours des années 1913 et 1914 au sujet de la route suivie par les steamers à destination de Pictou, Mulgrave et Chéticamp. Présentée le 11 février 1915. —*M. Chisholm* (*Inverness*).. .. ..*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 juin 1914, pour copie de tous documents concernant une demande ou des demandes faites au surintendant général des Affaires des sauvages ou au département pour un amendement à la loi des sauvages en vue de faciliter la vente de la réserve Sauvage de Restigouche, Québec,—ou concernant l'acquisition, d'une autre manière, de toute ou partie de la dite réserve pour fins industrielles ou autres, et de toutes réponses faites dans l'espèce. Présentée le 11 février 1915.—*M. Marcil* (*Bonaventure*).. .. ..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour liste des noms des marins qui ont été employés sur l'*Eureka* durant les années 1910, 1911, 1912 et 1913. Présentée le 12 février 1915.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 avril 1914, pour relevé faisant connaître quel est le chiffre de l'émission totale des obligations de la *Canadian Northern Railway Company* et des compagnies affiliées; quel est, jusqu'à date, le coût total de la construction des lignes de chemins de fer composant le réseau du *Canadian Northern*, y compris les termini, voies de garage, etc. Présentée le 12 février 1915.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour copie de tous papiers, documents, rapports et preuve concernant la destitution ou la destitution projetée de W. A. Case, attaché au service de la quarantaine, à Halifax, N.-E. Présentée le 12 février 1915—*M. McLean* (*Halifax*).. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant: 1. Quels étaient les taux imposés en 1912 et 1913 pour le transport du blé des ports canadiens à des ports du Royaume-Uni par les lignes de steamers du Pacifique-Canadien, de la Compagnie Allan et du *Canadian Northern.* 2. Quels profits ont été réalisés par ces lignes de steamers qui transportaient seulement du blé, ou du blé avec d'autres produits. Présentée le 12 février 1915.—*Sir James Aikins*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les rapports, requêtes, mémoires, lettres, télégrammes et autres documents concernant le déplacement, la suspension ou la destitution, par l'administration de l'Intercolonial, de Warren Carter et de Frederick Avard, employés dans le service du transport des marchandises, par l'Intercolonial, à Sackville, N.-B. ; et de tous les télégrammes, lettres et autre correspondance de record au ministère des Chemins de fer et Canaux, au dans les bureaux de ce chemin de fer à Moncton, ou dans l'un quelconque des départements de l'administration, adressés au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à l'un ou l'autre des membres du gouvernement ou des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et des Canaux ou de l'Intercolonial, par qui que ce soit du comté de Westmoreland, N.-B., se rapportant en quelque manière que ce soit aux employés susnommés et à leur destitution ;—et notamment de toutes lettres envoyées à F. P. Brady, surintendant général de l'Intercolonial, par qui que ce soit de Sackville, N.-B., ou d'ailleurs, et de toute réponse aux documents susmentionnés. Présentée le 12 février 1915. —*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour sommaire faisant connaître quelles enquêtes ou autres missions ont été confiées par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses départements, à G. Howard Ferguson, député du collège électoral de Grenville, dans l'assemblée législative d'Ontario ; quelle somme a été payée au dit G. Howard Ferguson par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses départements, à titre d'honoraires ou pour déboursés, depuis le 21 septembre 1911, et quelle somme reste à lui payer ; quelle somme a été payée au dit G. Howard Ferguson par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses départements, depuis le 21 septembre 1911, à quelque autre titre que ce soit. Présentée le 12 février 1915.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

84. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 12 février 1915. —*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

84*a*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour état donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et entre les dites dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911 ; aussi, état du montant brut payé pour cet objet, pendant les années susdites à chacun des dits journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 12 février 1915.—*M. Thornton*. . . . . *Pas imprimée.*

85. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 12 février 1915.—*M. Boivin.* *Pas imprimée.*

85*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Boivin* *Pas imprimée.*

85*b*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Boivin*. . . . . *Pas imprimée.*

85*c*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite . Présentée le 12 mars 1915.—*M. Boivin*. . . . . *Pas imprimée.*

85*d*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués

VOLUME 28—*Suite.*

depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour; combien ont démissionné; combien ont abandonné leur poste; combien parmi les déserteurs ont été punis; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Boivin.* . . . . *Pas imprimée.*

86. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour copie de tous les mémoires, accusations, plaintes, correspondance et télégrammes, qui n'ont pas déjà été produits, relatifs aux fonctionnaires de l'un quelconque des départements de l'Etat renvoyés du service, dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911, y compris le nombre de ces fonctionnaires; copie des rapports des enquêtes tenues au sujet des accusations portées; relevé faisant connaître les dépenses entraînées par chaque enquête, les noms des personnes nommées aux postes devenus vacants, et la nature des recommandations produites en faveur des nouveaux titulaires. Présentée le 12 février 1915.—*M. Hughes (King)* . . . . *Pas imprimée.*

87. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour état indiquant tous les cas dans lesquels Charles Seager, de Goderich, a agi en qualité de commissaire du gouvernement pour s'enquérir de la conduite de fonctionnaires accusés d'ingérence politique ou autres méfaits depuis l'année 1896 jusqu'à l'année 1900, inclusivement, et donnant les noms de tous les fonctionnaires destitués à la suite des rapports du dit Seager, les emplois de ces fonctionnaires et la date des destitutions; aussi, copie de la preuve faite et des rapports des commissaires dans tous ces cas; aussi, relevé des honoraires payés au dit Charles Seager pour avoir conduit ces enquêtes. Présentée le 12 février 1915.—*M. Clark (Bruce)* . . . . *Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, plaintes, etc., touchant en quelque manière que ce soit à l'administration de la piscifacture du saumon à North-East-Margaree, et du vivier à Margaree-Harbour, depuis 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 15 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)* . . . . *Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 mai 1911, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, arrêtés du conseil, contrats, soumissions et autres documents en la possession du ministère des Travaux publics ou du ministère de la Milice et de la Défense, concernant la construction d'un arsenal à Amherst, N.-E. Présentée le 15 février 1915.—*M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

90. Lettres de l'honorable Louis P. Pelletier, M.P., et l'honorable Wilfrid B. Nantel, M.P., donnant leur démission comme ministre des Postes et ministre du Revenu de l'Intérieur, respectivement, et lettres du premier ministre en accusant réception. Présentées par sir Robert Borden, le 15 février 1915 . . . . *Pas imprimées.*

91. Rapports des officiers enquêteurs sur les chaussures fournies au contingent canadien. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 15 février 1915 . . . . *Pas imprimé.*

92. Règlements édictés sous l'empire de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 16 février 7915 . . . . *Pas imprimés.*

93. Rapport sur les opérations de la loi d'instruction agricole, 1913, en conformité de l'article 8 de cette loi. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 16 février 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

93*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de tous arrangements entre le gouvernement et les diverses provinces aux termes de la loi sur l'instruction agricole. Présentée le 19 février 1915.—*Sir Wilfrid Laurier* . . . . *Pas imprimée.*

93*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous documents, correspondance, lettres, requêtes, rapports, etc., échangés entre le Dr C. C. James, M. J. C. Chapais, et chacun des ministères d'agriculture provinciaux, se rapportant à la distribution et à l'administration du subside fédéral aux provinces pour l'agriculture, depuis l'octroi du dit subide. Présenté le 23 février 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)* . . . . *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, instructions, recommandations et autres documents échangés entre la Commission des pêcheries des crustacés de 1913 et le ministère de la Marine et des Pêcheries, à compter de la date de l'établissement de la dite commission jusqu'au 31 décembre 1913, excepté les documents qui ont été inclus dans le rapport imprimé de la février 1915.—*M .Chisholm (Inverness)* . . . . *Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, soumissions, télégrammes, plaintes, etc., se rapportant en quelmanière que ce soit au service de la cueillette du frai pour l'établissement d'élevage du homard à Margaree au cours des années 1911-12, 1912-13 et 1913-14. Présentée le 16 16 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1915, pour état indiquant la quantité de charbon importée des Etats-Unis en 1914 dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, respectivement, et le montant des droits perçus dans chacune des dites provinces au cours de la dite année. Présentée le 16 février 1915.—*M. Buchanan.* *Pas imprimée.*

97. Huitième rapport conjoint des commissaires chargés de tracer le méridien du 141me degré de longitude ouest. Présentée par l'honorable M. Roche, le 18 février 1915. *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de la convention intervenue entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à l'époque où a été fait l'octroi spécial de terres, en vertu de laquelle la dite compagnie a pu obtenir cet octroi de terres dans un seul bloc aux fins d'y établir son système actuel d'irrigation à l'est de Calgary, dans la province de l'Alberta. Présentée le 18 février 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents se rattachant à la vente de tout bois quelconque sur l'île Parry, district de Parry-Sound, et des annonces, conventions d'achats et tous autres documents ayant trait à cette vente ou concession forestière à toutes personnes ou personne quelconque. Présentée le 18 février 1915.—*M. Arthurs* *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état faisant connaître les motifs de la destitution de M. Larivière, agent des terres fédérales à Grouard, les dates de sa nomination et de son renvoi et son salaire à l'époque de son renvoi; aussi, le nom de l'agent nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire. Présentée le 18 février 1915.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

101. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 18 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

102. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (21 janvier 1914), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 18 février 1915..Pas imprimé.

103. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes pétitions, mémoires, lettres, télégrammes, papiers et documents reçus par quelque département du gouvernement canadien ou quelqu'un des ministres de la part de quelque compagnie, corporation, personne ou personnes demandant l'enlèvement de tous droits de douane sur le blé ou ses produits importés en Canada, ou protestant contre toute diminution ou abolition des dits droits, et de toutes réponses faites dans l'espèce. Présentée le 18 février 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, lettres, etc., se rapportant à l'annulation de l'inspection faite par R. Bannatyne pour le ¼ N.-O. de la section 24, township 36, rang 18, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 19 février 1915.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour état donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Saint-Romuald, dans le comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête, la liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant, et le nom des personnes qui représentaient le gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département concernant les susdits renvoi et enquête, noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte au sujet de cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles. Présenée le 19 février 1915.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

106. Relevé faisant connaître la quantité de terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au cours de l'année terminée le 30 septembre 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, le 19 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 juin 1914, pour état indiquant les sommes d'argent expédiées en dehors du Canada au cours des cinq dernières années par les bureaux de poste qui suivent, dans le comté de Cap-Breton: Glace-Bay, Caledonia-Mines, Dominion nº 4, New-Aberdeen, Bridgeport, Old-Bridgeport, New-Waterford, Reserve-Mines, Sydney, Whitney-Pier, Ashby, Sydney-Nord, Sydney-Mines, Florence, Dominion nº 6 et Port-Morien, et dans quels pays les diverses sommes ont été transmises. Présentée le 22 février 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant la destitution de Brown Pipes et de A. R. Gibbons, employés de douane à Lethbridge, Alta. Présentée le 23 février 1915.—*M. Buchanan*. . . . .*Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état donnant les noms de tous les transports nolisés depuis le 1er août 1914 pour expédier les troupes, chevaux, approvisionnements et matériaux en Angleterre, le nom de chaque propriétaire de navire, courtier ou autre personne par l'entremise desquels le navire a été nolisé ; le tonnage de chaque navire, sa vitesse, le taux payé par tonne par semaine ou par mois, la durée minimum du nolisement, la date du contrat, la date à laquelle le paiement a commencé et la date à laquelle il a pris fin et la somme totale payée par le gouvernement pour le nolisement des navires et autres dépenses. Présentée le 23 février 1915.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état indiquant combien de fourgons de transport ont été achetés pour les deuxième et troisième contingents ; de qui ont-ils été achetés, et le nom de chaque particulier ou firme ; combien de ces fourgons ont été achetés de chaque particulier ou firme ; quel a été le prix de chaque fourgon ; si des soumissions ont été demandées ; s'il y a eu des soumissions reçues qui n'ont pas été acceptées ; et, s'il en est ainsi, quel était le chiffre de ces soumissions. Présentée le 23 février 1915.—*M. Nesbitt*. . . . .*Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour état indiquant combien de prisonniers de guerre ont été faits au Canada depuis la déclaration de la guerre entre les alliés, l'Allemagne et l'Autriche ; où ils sont détenus ; le nombre dans chaque endroit et le nom de l'officier en charge de chaque endroit de détention. Présentée le 23 février 1915.—*M. Wilson (Laval)*. . . . .*Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de prisonniers de guerre en ce pays ; le nombre de personnes libres sur parole ; le nombre de ceux qui sont gardés dans les champs de détention ; le nombre de camps de détention, leurs emplacements, les moyens de les atteindre, et le nombre de prisonniers dans chacun d'eux ; ce que coûte au Canada chacun de ces camps, respectivement, en fait de subsistance, de paie, d'habillement, de transport, de surveillance ; la nature du travail fait par les prisonniers et le valeur totale de leur ouvrage à ce jour. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Clark (Red Deer)*. . . . . *Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports d'enquête et autres documents se rapportant à la destitution de James Brennan, contremaître sur l'Intercolonial, à Stellarton. Présentée le 25 février 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour état indiquant si une déclaration officielle a été faite au nom de l'administration du chemin de fer Intercolonial à l'effet que les gages des employés du chemin de fer qui ont pris du service actif seraient payés pendant leur absence, et dans ce cas, quand et par qui ; si le ministère des Chemins de fer a donné ordre de pourvoir à ces paiements et quand cet ordre a été donné. Présentée le 23 février 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de tous papiers, télégrammes, pétitions, lettres et correspondance échangés entre la Chambre de Commerce de Québec et le ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet de la circulation des trains sur la section du chemin de fer National Transcontinental entre Cochrane et la ville de Québec. Présentée le 23 février 1915.—*M. Lemieux*. . .*Pas imprimée.*

115. Etat (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) donnant copies de tous les décrets du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être soumis à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution adoptée le 20 février 1882, depuis la date de la dernière production de tels documents en vertu de cette résolution. Présenté par l'honorable M. Roche, le 24 février 1915. . . . .*Pas imprimé.*

116. Réponse à un ordre,—Relevé faisant connaître qui sont les commissaires de la remonte pour le Canada ouest et le Canada est, respectivement. 2. Quand et par qui ils ont été nommés, et quelles sont les instructions générales qui leur ont été données. 3. Pourquoi on n'a pas suivi les ordres de mobilisation de 1913, et pourquoi des non-militaires ont été chargés des achats pour la remonte. 4. Quels sont les noms des acheteurs et inspecteurs vétérinaires nommés par le commissaire de la remonte du Canada est, dans les diverses divisions de remonte. 5. Si quelques-uns des acheteurs et des inspecteurs vétérinaires ont reçu instruction de ne plus faire d'achats, et, s'il en est ainsi, quels sont leurs noms, et quelles sont les raisons fournies par le commissaire de remonte à l'appui de cette décision. 6. Du 1er décembre au 31 janvier, combien de chevaux ont été achetés dans chaque division de remonte, dans le Canada est. 7. Quel a été le prix moyen des chevaux ; à combien revient le coût moyen par cheval dans chaque division

VOLUME 28—*Suite.*

de remonte, en y incluant les dépenses, la paie ou allocation, et tous les frais de voyage et autres débours, dans la période de temps plus haut mentionné. Présenté le 24 février 1915.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre,—Relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes le gouvernement a donné des commandes de bottines pour les différents corps expéditionnaires que l'on équipe actuellement pour le service. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bottines ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de bottines ont été livrées, jusqu'à ce jour, par chaque firme. 5. Combien de bottines chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bottines. Présentée le 24 février 1915. —*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toute correspondance, recommandations, soumissions ou autres papiers, dans le ministère des Chemins de fer et des Canaux concernant la fourniture de glace pour l'Intercolonial à Mulgrave, pour l'année 1915. Présentée le 25 février 1915.—*M. Sinclair*. . . .*Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1915, pour état indiquant: 1. Le nombre de camions-automobiles envoyés en Angleterre avec le premier corps expéditionnaire. 2. De qui ils ont été achetés, et par qui manufacturés. 3. Quelle était leur capacité. 4. Quel en a été le prix. 5. Si le gouvernement a retenu les services d'experts pour cet achat, et leurs noms. 6. Si le gouvernement a payé une commission à qui que ce soit en rapport avec cet achat. 7. Si les camions ont donné satisfaction en service, ou en quoi ils ont été trouvés défectueux. 8. Si une commission a été nommée par le ministère de la Milice en rapport avec l'achat de camions-automobiles pour le deuxième contingent et les autres corps expéditionnaires; quels étaient les membres de cette commission et quelle était leur compétence spéciale. 9. Si un M. McQuarrie formait partie de cette commission, et s'il est vrai qu'il était et qu'il est encore un employé de la *Russell Motor Car Co.*, de Toronto. 10. Si un nommé Owen Thomas formait partie de cette commission à titre d'expert, combien lui a été payé, ou combien on doit lui payer, pour ses services, et durant combien de temps on a utilisé ses services. 11. Si M. Thomas reçoit une commission en rapport avec l'achat de camions-automobiles, soit du gouvernement, soit des manufactures. 12. Quelles recommandations ont été faites par la dite commission au ministère de la Milice ou au gouvernement au sujet des achats de camions-automobiles. 13. Si les camions-automobiles ont été achetés, en quel nombre, de qui et à quel prix. 14. S'il est vrai que ces camions ont été achetés de la Compagnie Kelly, de Springfield, Ohio, et dans l'affirmative, si l'on n'aurait pu acheter de manufacturiers canadiens des camions propres au service requis. 15. S'il est vrai que le gouvernement a décidé de s'engager dans la fabrication de camions-automobiles en donnant des commandes de pièces séparées à des fabricants canadiens, et en fournissant ces pièces à des manufacturiers, en Canada, chargés de faire l'assemblage et l'ajustage du camion, et, s'il en est ainsi, est-il vrai que la *Russell Motor Car Co.* a reçu ou reçoit des commandes pour ces camions. 16. Qui a recommandé M. Thomas au ministre de la Milice ou au gouvernement. Présentée le 25 février 1915.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état indiquant, si, depuis le 1er août dernier, il a été exporté des articles d'alimentation à des pays d'Europe autres que le Royaume-Uni, la France et la Belgique; leur nature, et à quels pays. Présentée le 25 février 1915.—*M. Cockshutt*. . . . .*Pas imprimée.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de la pétition et des papiers, documents et lettres concernant la constitution en corporation de la *Dominion Trust Company,* par une loi spéciale adoptée par le Parlement du Canada en 1912, chapitre 89, 2 George V. Présentée le 25 février 1915.—*M. Proulx*. .*Pas imprimée.*

121*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Justice et le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, au sujet d'une certaine loi adoptée par la législature de la dite province en 1913, chapitre 89, 3 George V, et intitulé: "*An Act respecting The Dominion Trust Company*". Présentée le 4 mars 1915.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance échangée entre l'Auditeur général et le ministère de la Milice, ou tout autre ministère, touchant les dépenses faites sous l'opération de la loi des crédits de guerre, 1914. Présentée le 25 février 1915.—*M. Maclean (Halifax).* *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

122*a*. Mémoire du chef de la comptabilité et paie-maître général et du directeur des contracts, du ministère de la Milice et de la Défense, au sujet de la correspondance échangée entre l'Auditeur général et le ministère de la Milice, touchant les dépenses faites sous l'empire de la loi des crédits de guerre. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 11 mars 1915. . . . .*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

123 Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Finances et l'Auditeur général, depuis le 18 août jusqu'à ce jour, au sujet des achats pour les corps expéditionnaire destinés au service au delà des mers, des contrats pour l'armée, et autres achats pour des fins militaires, ou sous l'empire de la loi du service de la marine, 1910, ou en vertu de décrets du conseil concernant les affaires militaires. Présentée par l'honorable M. White, le 25 février 19915.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 23 janvier 1915, relativement à l'allocation de séparation à accorder aux personnes dont les soldats du premier corps expéditionnaire au delà des mers étaient les soutiens. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 26 février 1915. *Pas imprimée.*

124*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 28 janvier 1915, relativement aux requêtes présentées par les soldats qui se sont enrôlés pour service actif au delà des mers à l'effet qu'il leur soit permis de se marier et de faire inscrire les noms de leurs femmes sur la liste des personnes ayant droit à l'allocation de séparation. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 26 février 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes et documents de toutes sortes se rapportant de quelque manière que ce soit, à la construction projetée d'une salle d'exercice ou arsenal dans la ville d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 26 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

126. Etat détaillé des remises et remboursements de droits, sous l'autorité de l'article 92 de la loi du revenu consolidé et de l'audition fourni par le ministère du Commerce, pour l'année expirée le 31 mars 1914.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimé.*

127. Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er décembre 1913 et le 11 janvier 1915, conformément aux dispositions de la loi des réserves forestières fédérales et des parcs, article 19, chapitre 10, 1-2 George V.—*(Sénat.)* *Pas imprimés.*

127*a*. Sommaire des décrets du conseil publiés dans l'*Officiel* du Canada entre le 16 mai et le 25 juillet 1914, en conformité de l'article 19 de la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux, chapitre 10, 1-2 George V. Présenté par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915.. .. .. *Pas imprimé.*

128. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimés.*

128*a*. Relevé des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, sous le régime de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

128*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, sous le régime des dispositions du paragraphe (*b*) de l'article des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

128*c*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* du 1er décembre 1913 au 15 janvier 1915, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique.—*(Sénat.)* *Pas imprimés.*

129. Décrets du conseil passés, règlements et formules prescrites entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, en vertu des dispositions de l'article 57 de la loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts revisés du Canada, 1906, selon que modifiées par le chapitre 38, 7-8 Edouard VII.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimés.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour relevé faisant connaître si le gouvernement a acheté de la *Canada Cycle and Motor Company* des pneus pour les automobiles destinés au premier contingent canadien, et, dans l'affirmative, quel prix a été payé pour chaque jeu de pneus, et quel nombre a été acheté; si le gouvernement a demandé des prix pour les pneus des camions-automobiles pour le second contingent, et dans l'affirmative, quel prix par jeu a été exigé. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant la nomination de A. H. McKeown dans le service d'immigration, à Lethbridge, Alta. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant le renvoi d'office de A. E. Humphries, ci-devant inspecteur d'immigration, à Lehbridge, Alta. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1914, pour sommaire faisant connaître qui a obtenu le contrat de la malle entre Armagh-Station et Mailloux, comté de Bellechasse, Qué.; combien de soumissions ont été reçues, et quels sont les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, plaintes et autres documents se rapportant en quelque manière à la demande de soumissions pour la route postale entre Low-Point et Creignish-Station au cours des années 1913-14. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre New-Ross et le bureau de poste de Vaughan, Waterville, N.-E. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, lettres, soumissions, etc., de quelque nature que ce soit, en la possession du ministère des Postes, reçus depuis 1913 jusqu'à ce jour, et se rapportant en quoi que ce soit au contrat du transport de la malle entre Mabou et Whycocomagh. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour relevé faisant connaître le montant d'argent perçu par les sous-percepteurs de douane à Edmundston, Clair, St-Leonard et Green-River, province du Nouveau-Brunswick, au cours de chacun des cinq derniers exercices financiers, et quels ont été les salaires payés chaque année à chacun de ces ports. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Michaud*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1915, pour état indiquant la somme dépensée parmi les marchands de Medicine-Hat pour le compte des secours fournis par le gouvernement, à qui les paiements ont été faits et le montant total dans chaque cas. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, etc., au sujet de la destitution des personnes dont les noms suivent et qui occupaient les postes suivants dans le comté de Shelburne, N.-E.: J. V. Smith, sous-percepteur des douanes, à Lower-Wood-Harbour; John H. Lyons, gardien de phare, Barrington-Passage; William L. Smith, gardien de phare, Baccaro; E. D. Smith, surveillant des pêcheries, Shag-Harbour; J. A. Orechia, maître du havre, Wood-Harbour; J. C. Morrison, maître du havre, Shelburne, et Albert Mahaney, maître de poste, à Churchover. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax)*. *Pas imprimée.*

139*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous papiers, lettres et documents concernant la destitution des fonctionnaires suivants, dans le comté de Shelburne, N.-E.; Wm L. Smith, gardien de phare, Baccaro, N.-E.; J. A. Arechia, maître de havre, Lower-Wood-Harbour, et J. E. Morrison, maître de havre à Shelburne, N.-E. Présentée le 16 mars 1915.—*M. Law* *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour relevé faisant connaître quelles ont été les sommes dépensées pour travaux publics dans le comté de Portneuf, depuis le 1er juillet 1896 au 21 septembre 1911; quelle a été la nature des travaux exécutés dans chaque paroisse, en quelle année ils ont été exécutés et quelle a été la somme dépensée pour chacun de ces travaux. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Sévigny*. *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous papiers, requêtes. déclarations, serments ou prestations de serments, procédures, pétitions, jugements, certificats touchant la naturalisation de M. F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, et tous autres documents s'y rapportant, de quelque nature qu'ils puissent être. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Rapport des délégués nommés pour représenter le gouvernement du Canada au huitième congrès international dit *Purity Congress*, tenu sous les auspices de la *World's Purity League*, à Kansas City, Missouri, le 5-9 novembre 1914. Présenté par sir Robert Borden, le 4 mars 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

143. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes les plaintes adressées au gouvernement à la suite de coups de feu tirés par des soldats de la milice canadienne sur deux citoyens américains, entraînant la mort de l'un d'eux, sur les eaux du lac Erié, et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre l'ambassade britannique et les autorités des Etats-Unis. Présentée le 5 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. .. *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour état indiquant les montants en détail payés à Ward Fisher, de Shelburne, N.-E., inspecteur des pêcheries pour les années 1912 et 1913, à titre de salaire, frais de bureau, dépenses de voyage et toutes autres dépenses. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Law*.. .. .. *Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes, dans le comté de Yarmouth, qui ont reçu la gratification accordée par la "Loi des gratifications aux volontaires lors des invasions féniannes"; aussi, donnant les noms et adresses postales de toutes personnes, dans le dit comté, dont les demandes ont été rejetées; et, aussi, donnant les noms et les adresses postales de tous les postulants dans le dit comté dont les demandes n'ont pas encore été prises en considération. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Law*.. .. .. .. *Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses postales de toutes les personnes du comté de Guysborough, N.-E., auxquelles ont été payées des primes en vertu de la loi accordant des primes aux volontaires qui ont servi dans les invasions féniannes; les noms et les adresses postales de toutes les personnes dont les demandes ont été rejetées, et la raison du refus;—aussi, les noms et les adresses postales de toutes les personnes dont les demandes ont été reçues, mais auxquelles les primes n'ont pas été payées, en faisant la distinction entre les personnes dont les demandes ont été reçues et admises, et celles dont les demandes ont été reçues sans qu'une décision ait encore été prise, s'il en est. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Sinclair*.. .. .. *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 février 1915, pour état indiquant, depuis juin 1914, combien de demandes de grain de semence ont été reçues de la part de personnes résidant dans les trois provinces des prairies; combien de boisseaux de grain se trouvent compris dans ces demandes; combien d'acres de terre devaient être ensemencés de ce grain; combien de boisseaux de blé, d'avoine et d'orge, respectivement, se trouvaient à la disposition du gouvernement pour faire face à ces demandes; et si on a conclu avec les différents gouvernements provinciaux des arrangements en vue de parer aux besoins des colons en fait de grain de semence. Présentée le 8 mars 1915.—*M. McCraney*.. .. .. *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état indiquant le nombre de navires engagés depuis octobre 1911 par le gouvernement ou quelques-uns de ses départements, pour aller à la baie d'Hudson, ou à la baie James; le nom et le tonnage de chaque navire, et le nom et le domicile de chaque officier commandant; quel était le chargement de chaque navire, quelle partie de ce chargement a été débarquée et où, quelle partie a été perdue et où, et quelle partie a été rapportée, et quelle était la valeur dans chaque cas. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Graham*.. .. .. *Pas imprimée.*

148*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour état indiquant le nombre de navires employés par le ministre des Chemins de fer, le nombre d'hommes employés sur les navires et sur terre, et le montant dépensé pour approvisionnements, hommes et transport depuis le 30 mars 1914 jusqu'au 31 décembre 1914, en ce qui concerne le chemin de fer de la baie d'Hudson. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

149. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance depuis le 1er janvier dernier au sujet de la convocation d'une conférence impériale sur la défense navale. Présentée le 8 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. .. *Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes dans le comté d'Antigonish, qui ont reçu la gratification accordée par la "Loi des gratifications aux volontaires lors des invasions féniannes"; aussi, donnant les noms et adresses postales de toutes personnes dans le dit comté dont les demandes ont été rejetées; et aussi, donnant les noms et les adresses postales de tous les postulants dans le dit comté dont les demandes n'ont pas encore été prises en considération. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour sommaire faisant connaître quels étaient les officiers commissionnés du 17me régiment de la Nouvelle-Ecosse à Valcartier avant le départ pour l'Angleterre, et quels sont maintenant les officiers commissionnés de ce régiment. Présentée le 8 mars 1915.—*M .Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de tous comptes pour le déplacement du signal de tempête, à Shippigan, N.-B., et son installation sur le quai public, faisant connaître le coût du transfert pendant les mois d'octobre et novembre 1911. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Turgeon*. . . . . *Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, pétitions, y compris les signatures, et tous autres documents en la possession du ministère du Commerce ou du ministre, ou en la possession du premier ministre concernant toute requête adressée entre le 1er novembre 1913 et la date actuelle par des personnes de la Nouvelle-Ecosse demandant l'aide du gouvernement pour le transport du poisson frais entre des ports de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. Présentée le 9 mars 1915.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

154. Déclaration de M. H. C. Crowell, correspondant du journal *Halifax Chronicle,* et la correspondance se rattachant aux énoncés publiés dans les journaux au sujet des prétendus mauvais traitements infligés au 17me régiment de la Nouvelle-Ecosse, dans les plaines de Salisbury. Présentée par sir Robert Borden, le 9 mars 1915. . . . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour relevé faisant connaître le coût estimatif de l'aménagement de la propriété de la *Canadian Car and Foundry Company, Limited,* à Amherst, N.-E., pour des fins militaires; le loyer, ou autre rémunération qui est ou sera payé à cette compagnie pour l'usage de ses ateliers et dépendances; les personnes qui devront fournir l'approvisionnement militaire, y compris les substances alimentaires pour les hommes, le charbon pour le chauffage et la cuisson, le fourrage et autres provisions pour les chevaux, pour les détachements qui y auront leurs quartiers, et à quels prix; s'il est vrai que l'on ne peut se procurer des formules de soumissions pour ces différents services qu'en s'adressant au bureau du député du comté de Cumberland, et que, en plus d'une instance, de ces formules de soumissions ont été refusées à des personnes qui en demandaient; si le gouvernement sait que, en ce qui concerne la fourniture du foin, on a allégué que non seulement on n'a pas permis à des libéraux de présenter une soumission, mais qu'on a averti les amis du gouvernement qu'il ne leur serait adjugé aucune partie du contrat si une partie quelconque du foin à fournir était achetée d'un libéral. Présentée le 11 mars 1915.—*M. Copp.*
Pas imprimée.

156. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur générale, en date du 1er mars 1915, pour copie de toute la correspondance échangée avec les autorités impériales au sujet de prêts par le trésor impérial au gouvernement canadien. Présentée le 11 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et recommandations concernant la nomination de H. W. Ingraham en qualité de sous-registraire des aubains ennemis, à Sydney, N.-E., et sa révocation du dit emploi. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

158. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du conseil du 7 août 1914, et de tous autres décrets du conseil se rapportant au même sujet;—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

158*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du 7 août 1914, et de tous autres décrets se rapportant au même sujet,—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présenté le 15 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

158*b*. Réponse supplémentaire additionnelle à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du conseil du 7 août 1914, et de tous autres décrets du conseil se rapportant au même sujet,—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

159. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et autres documents se rapportant en quelque manière à la destitution de M. Mallet, capitaine du bateau de sauvetage à la station de Chéticamp, et à la nomination de son successeur.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la révocation du docteur John McKenzie, officier de santé des sauvages du comté de Pictou, et la nomination du docteur Keith comme son successeur. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, rapports, correspondance, lettres, instructions et autres documents se rapportant à une demande faite par Udo F. Schraeder, d'un bail de terrain de pâturage dans les townships 40 et 41, rang 7, à l'ouest du 3me méridien, province de la Saskatchewan. Présentée le 12 mars 1915.—*M. McCraney*. *Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour état donnant les noms de tous les postulants du comté de Pictou qui n'ont pas encore reçu la gratification accordée pour services lors de l'invasion féniane. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

162*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes, dans le comté de Pictou, qui ont reçu la gratification accordée pour service lors de l'invasion féniane, et de toutes celles qui ont demandé cette gratification et qui ne l'ont pas encore reçue. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour état indiquant: 1. De qui a été achetée la nourriture pour les hommes et les chevaux, ainsi que tous autres approvisionnements et effets d'équipement pour la batterie de campagne actuellement entraînée à Lethbridge. 2. Si c'est par soumissions, à quelle date elles ont été demandées. 3. Quand les soumissions ont été ouvertes et les contrats adjugés. 4. Quel sont les noms et adresses postales de tous ceux qui ont envoyé des soumissions. 5. Quels ont été les soumissionnaires heureux, et le montant mentionné dans chaque soumission. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous rapports, télégrammes, requêtes, recommandations, lettres et correspondance se rapportant au dragage dans le havre d'Antigonish, et à l'amélioration de l'accès au havre, reçus par le gouvernement ou par l'un ou l'autre de ses ministères depuis le 1er janvier 1912, et non déjà compris dans la réponse, présentée le 30 avril 1914, à l'ordre de la Chambre du 16 mars précédent. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)* .*Pas imprimée.*

165. Copie d'un décret du conseil, en date du 9 mars 1915, à l'effet d'empêcher le transfert de navires britanniques. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 16 mars 1915. *Pas imprimée.*

166. Rapport des commissaires chargés de s'enquérir du niveau de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent à Montréal et en aval, ainsi qu'un court précis préparé par le principal hydrographe de la commission. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 16 mars 1915. *Pas imprimé.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant le contrat actuel pour le service des malles entre Chance-Harbour et Trenton, comté de Pictou. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de toute correspondance et de tous autres documents concernant l'adjudication du contrat pour le service des malles aux Caps-Maria, comté de Bonaventure, en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et soumissions (y compris la première et la seconde demandes de soumissions) concernant la livraison de la malle rurale dans le township de Dundee, comté de Huntingdon. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Robb*. . . . . *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de tous télégrammes, pétitions, lettres et correspondance concernant un projet de service postal quotidien entre Lower-South-River et South-Side-Harbour, comté d'Antigonish, et l'amélioration du service postal pour les résidents du district en dernier lieu nommé. Présentée le 17 mars 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, télégrammes, lettres, recommandations, requêtes et autres papiers reçus par le ministère des Postes, depuis le 1er janvier 1914, concernant le contrat pour le transport des malles entre Guysborough et Canso, N.-B. Présentée le 18 mai 1915.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître le nombre total des employés permanents et temporaires dans les bureaux de poste suivants: Montréal, Toronto, Winnipeg, Halifax, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Vancouver; quel est le chiffre total des appointements payés dans chaque cas, et quel était le nombre total des employés et le chiffre des appointements payés dans les bureaux de poste ci-dessus à la date du 1er octobre 1911. Présentée le 18 mai 1915.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, pétitions et documents de toutes sortes se rapportant au changement projeté de la route postale entre Inverness-Station et Margaree-Harbour. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître à combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères a donné des commandes d'uniformes pour les soldats, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de ces uniformes ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces uniformes. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de l'équipement *Oliver* depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de ces équipements ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de toutes lettres, correspondance, etc., concernant la nomination de William Gore Foster, de Dartmouth, N.-E., à la charge d'inspecteur des réserves sauvages. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Carroll*. . . . .*Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, baux et autres documents concernant la coupe du bois, par B. F. Smith et autres, sur la réserve sauvage Tobique, dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 12 mars 1914;—aussi, copie de toutes conventions, offres et promesses faites par le dit B. F. Smith ou par le département des Affaires des sauvages, au sujet de la vente ou disposition de quelque partie de la dite réserve sauvage de Tobique depuis la dite date, ou du bois abattu sur la dite réserve;—aussi, relevé de tout le bois abattu par le dit B. F. Smith sur la dite réserve, des droits de souche imposés, et des montants effectivement payés de ce chef, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'à date actuelle. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Carvell*. . . . .*Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Mansonville, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—M. *Kay*. . . . .*Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Abercorn, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—M. *Kay*. . . . .*Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Highwater, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Kay*. . . . .*Pas imprimée.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, requêtes, lettres, communications, etc., se rapportant à la destitution de Leonard Dutchinson, gardien-chef du pénitencier de Dorchester. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Copp*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie des lettres, télégrammes et documents en général au sujet de la construction d'un pont projeté entre l'île de Montréal et la terre ferme à Vaudreuil. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

182*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de lettres, télégrammes et documents en général se rapportant à la construction d'un pont projeté entre l'île Perrot et la terre ferme à Vaudreuil. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

183. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 février 1915, pour relevé faisant connaître quelles propriétés ont été acquises par le gouvernement dans la cité de Régina depuis le 21 septembre 1911; les descriptions de ces propriétés par mesures et bornes; pour quelles fins elles ont été acquises; de qui elles ont été achetées; quel a été le prix total, et le prix de revient par pied de chacune d'elles; si quelqu'une des propriétés a été acquise par voie d'expropriation, quel tribunal a déterminé le prix à payer pour chaque propriété ainsi expropriée, et à quelles dates ces propriétés ont été acquises. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, bordereaux de paie, recommandations et autres documents se rattachant en quelque manière à la construction d'un quai à Lower-Burlington, dans le comté de Hants. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de toutes listes de paie, correspondance et pièces justificatives concernant les réparations au brise-lames de Jordan, comté de Shelburne, pour lesquelles Leander McKenzie était conducteur des travaux ou contremaître. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*. .*Pas imprimée.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et bordereaux de paie concernant la réparation et le rallongement du brise-lames à Bluff-Head, comté de Yarmouth, N.-E., en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*. . . . .*Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître les sommes dépensées par le ministère des Travaux publics, dans le comté d'Inverness, au cours de chaque année de 1896 à 1915. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et bordereaux de paie concernant les réparations et autres travaux au brise-lames de Sandford, comté de Yarmouth, N.-E., en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*. . . . .*Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, pétitions et autres documents concernant un contrat pour le transport des malles entre Whitby et la gare du Grand-Tronc conclu avec David D. Heard & Sons, ou avec John Gimblet, Whitby. Présentée le 19 mars 1915.—*M. Pardee*. . . . .*Pas imprimée.*

190. Copies de rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Altesse Royale le Gouverneur général, concernant certaines avances à la *Canadian Northern Railway* et à la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* respectivement, avec copies des traités conclus entre les dites compagnies et Sa Majesté. Présentées par l'honorable M. White, le 19 mars 1915. . . . .*Pas imprimées.*

191. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toutes les soumissions reçues le 15 janvier écoulé, par le ministère des Postes pour le service de la malle entre Caraquet et Tracadie, comté de Gloucester, N.-B., avec les noms des soumissionnaires, le chiffre respectif des soumissions et le nom du nouvel entrepreneur. Présentée le 19 mars 1915.—*M. Loggie*. . . . .*Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Quelles fractions de homesteads dans la Saskatchewan ont été vendues en 1914. 2. Quel était le nom de l'acheteur, et quel a été le prix d'achat dans chaque cas. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour sommaire faisant connaître, en rapport avec la réponse faite le 15 février à la question posée le 9 février, page 161 des Débats non revisés—combien a coûté l'ameublement des bureaux du gouvernement dans chacun des dits édifices. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Turriff.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant le montant des subventions de chemins de fer dans le comté d'Inverness depuis 1896 jusqu'à présent, et les dates de ces paiements. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents depuis janvier 1911 jusqu'à date, concernant l'achat ou l'affermage du chemin de fer entre New-Glasgow et Thorburn, comté de Pictou, connu sous le nom de *Vale Railway,* de la *Acadia Coal Company.* Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance, contrats, etc., se rapportant à la vente ou au bail par le département des Chemins de fer à Joseph Meunier, du foin croissant sur le terrain de l'Intercolonial, dans la paroisse du Bic, comté de Rimouski, vis-à-vis les propriétés de Charles Lavoie, Cléophas Leclerc et Joseph Parent. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . .*Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, témoignages d'enquêtes, rapports et autres documents concernant la suspension ou autre punition infligée à la suite de l'accusation d'ivrognerie portée contre Newton Hopper, chef de train sur l'Intercolonial, et sa réinstallation subséquente. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres papiers concernant la destitution de Bruce Wiswell, cantonnier sur l'Intercolonial, à Stellarton, N.-E. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître quel nombre de tonnes de marchandises a été reçu et a été expédié aux stations de Loggieville, de Chatham et de Newcastle, respectivement, sur la ligne de l'Intercolonial, chaque mois de 1914, et pendant le mois de janvier 1915, avec mention séparée du charbon et autres approvisionnements de chemins de fer; quel a été le mouvement du trafic-passagers local et d'entier parcours à chacune des stations susdites, chaque mois de la période susmentionnée. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Loggie*. . . . .*Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés avec Margaret Lynch, ou toute personne agissant en son nom, en rapport avec l'expropriation, par l'Intercolonial, d'un certain terrain appartenant à la dite Margaret Lynch, en la cité de Fredericton, N.-B.;—aussi, de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés avec F. P. Gutelius ou tout autre fonctionnaire de l'Intercolonial en la matière. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Carvell*. . . . .*Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous documents concernant le paiement à C. R. Scoles, de New-Carlisle, Québec, en juillet 1914, du reliquat de subvention votée en faveur du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, sur la recommandation du contrôleur financier. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et rapports concernant l'achat du chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island,* entre Sackville et Cap-Tormentine, comté de Westmoreland. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Copp*. . . . .*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie des taux de transport de la farine, actuellement en vigueur sur les chemins de fer Québec Oriental et *Atlantic, Quebec and Western.* Présentée le 22 mars 1915.—*M. Marcil.Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes pétitions, correspondance, plaintes, et de tous rapports et documents concernant la destitution de Alfred H. Bonnyman, maître de poste à Mattatall-Lake, comté de Colchester, N.-E. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

205. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, plaintes, preuve, décisions et décrets du conseil au sujet de la destitution de John Thomas, maître de poste de Hammond's-Plains, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

205*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, plaintes, preuve, décisions et décrets du conseil au sujet de la destitution de John Thomas, maître de poste de Hammond's-Plains, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

206. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, concernant la question de procurer un secours adéquat sous forme de pension aux officiers et aux soldats devenus absolument ou partiellement invalides en service actif, ou aux personnes dépendant, pour leur soutien, de ces officiers et soldats qui seraient tués en service actif. Présentée par sir Robert Borden, le 24 mars 1915. . . . . *Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Combien de firmes ou de particuliers ont reçu du gouvernement ou de quelqu'un des ministères des commandes pour des selles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de selles ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de selles ont été livrées par chaque firme jusqu'à date. 5. Combien de selles chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces selles. Présentée le 26 mars 1915.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de M. P. B. Hurlbert, maître de poste à Springdale, comté de Yarmouth, N.-E., et le déplacement du bureau. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour copie de toutes lettres, requêtes, télégrammes et correspondance, entre l'honorable L. P. Pelletier, ministre des Postes, et toute personne du comté de Lévis, dans le courant du mois d'avril 1912, concernant la nomination de G. A. Marois à une position à la douane de Québec, et la nomination de J. E. Gingras comme maître de poste de Saint-Romuald et d'Etchemin. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit en la possession du ministère des Postes se rapportant en quoi que ce soit à la conduite du maître de poste à Grand-Etang depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 30 mars 1915. —*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, papiers, documents, preuve et rapports concernant la destitution de Charles H. Marshall, maître de poste à Nanton, Alta. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Warwick*. . . . . *Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie du rapport du fonctionnaire en charge de l'établissement pour l'élevage du homard à Port-Daniel-Ouest, et du rapport de l'inspecteur qui en a été fait pour la saison de 1914. Présentée le 31 mars 1915.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

213. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous documents, correspondance, pétitions, etc., concernant une requête de Donald Williams et autres au sujet de la réglementation des rets à trappe à Green-Harbour et les environs. Présentée le 31 mars 1915.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de toute la correspondance, des requêtes, recommandations départementales et autres documents en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries au sujet de la définition de l'expression *navigation de cabotage,* tel que défini par la loi de la marine marchande au Canada, depuis la revision des Statuts en 1886. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

215. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, annonces, soumissions, contrats, pièces comptables et correspondance concernant l'établissement d'un service par bateaux traversiers entre Halifax et Dartmouth, N.-E., pour les employés du ministère de la Marine et des Pêcheries résidant à Halifax, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 février 1915, pour copie de tous documents, listes de paie, pièces comptables détaillées et correspondance concernant les travaux publics suivants: brise-lames ou quai à East-Green-Harbour; hangar sur le quai public à Shelburne; et réparations au quai de Gunning-Cove. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Quelles propriétés ont été acquises par le gouvernement dans la cité de Régina depuis le 21 septembre 1911. 2. Les descriptions de ces propriétés par mesures et bornes. 3. Pour quelles fins elles ont été acquises. 4. De qui elles ont été achetées. 5. Quel a été le prix total et le prix de revient par pied de chacune d'elles. 6. Si quelqu'une des propriétés a été acquise par voie d'expropriation, quel tribunal a déterminé le prix à payer pour chaque propriété ainsi expropriée. 7. A quelles dates ces propriétés ont été acquises. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Martin (Régina)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat de la propriété connue sous le nom de l'hôtel Carslake, à Montréal, pour les fins du ministère des Postes. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

219. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil, bordereaux de paie, liste de dépenses, liste des noms du contremaître et des surintendants et tous autres documents se rapportant en quelque manière à la construction et à l'entretien du brise-lames à Phinney's-Cove et Young's-Cove, comté d'Annapolis. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous documents, correspondance et pétitions depuis le 31 octobre 1912, concernant le quai public projeté au havre de Lower-Wood. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Law*. . *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, annonces, soumissions, comptes et pièces comptables concernant le rallongement du brise-lames, à Prospect, comté d'Halifax, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, rapports, recommandations et documents de toute nature concernant l'achat d'un terrain pour un édifice public à Port-Hawkesbury, et l'érection d'un édifice public sur ce terrain. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état faisant connaître tous les montants d'argent dépensés pour travaux publics dans les comtés de Wright, Pontiac et Labelle, depuis octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Devlin*. . . . . *Pas imprimée.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie du bordereau de paie du mois d'octobre 1914 concernant les réparations au brise-lames de Shippigan-Gully, comté de Gloucester. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Turgeon*. . . *Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de bicycles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bicycles ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme en a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bicycles. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses de tous les vétérans dans le comté d'Inverness qui ont reçu la récompense décrétée en faveur des volontaires qui ont servi lors de l'invasion féniane, les noms et les adresses de ceux qui ne l'ont pas encore reçue, et les noms et les adresses de ceux dont les demandes ont été refusées. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de cycles automobiles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de cycles automobiles ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces cycles automobiles. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . *Pas imprimée.*

228. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 19 février 1915, pour copie de tous décrets du conseil et de tous télégrammes et lettres échangés entre le gouvernement fédéral et les diverses provinces concernant le transfert projeté des pêcheries dans les eaux où la marée se fait sentir, du contrôle provincial à celui des autorités fédérales. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Lemieux*. . . . . . . *Pas imprimée.*

229. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 mars 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada ou l'un ou l'autre des ministres ou fonctionnaires de ces gouvernements concernant le contrôle des pêcheries dans la province de Québec; aussi, de tous documents se rapportant à cette question, avec la liste des permis accordés pour l'un ou l'autre de ces gouvernements au cours de la présente année. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

230. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et pétitions concernant la nomination de Alfred Bishop,

VOLUME 28—*Suite.*

comme conducteur des travaux de ferme, ou en toute autre qualité, à la ferme expérimentale de Kentville, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Kyte*.. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à une adresse, en date du 10 mars 1915, pour copie de toute la correspondance, des télégrammes et autres documents échangés entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, le ministère du Service naval et le département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries de la province de Québec, relativement à la rescision de la prohibition de la pêche au filet dans les eaux des lacs des Deux-Montagnes, Saint-François et Saint-Louis, conformément à l'arrêté ministériel (197) rendu à Ottawa, le jeudi, 28 janvier 1915.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, requêtes et autres documents se rapportant à l'établissement d'une route postale rurale entre River-John et Hedgeville, comté de Pictou. Présentée le 3 avril 1915.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

233. Une déclaration venant du consul général de Belgique en Canada touchant la protestation lancée par le gouvernement belge contre l'affirmation de la chancellerie germanique à l'effet que, même dès 1906, la Belgique avait agi à l'encontre de sa propre neutralité en concluant une convention avec la Grande-Bretagne. Présentée par sir Robert Borden, le 5 avril 1915.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

234. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 11 mars 1915, pour un état indiquant: 1. Combien le gouvernement a-t-il acheté de blé, d'avoine et d'orge en 1914 pour semence à être distribuée dans l'Ouest, indiquant la quantité dans chaque cas. 2. Où ce grain est-il emmagasiné, et quel taux d'emmagasinage le gouvernement paie-t-il. 3. Combien le gouvernement a-t-il payé par boisseau pour l'avoine, l'orge et le blé achetés pour les dites provinces, et quand ce grain a-t-il été acheté. 4. Un contrat a-t-il été donné pour le nettoyage du dit grain, à qui a-t-il été donné et à quel prix.—(*Sénat*) ..*Pas imprimée.*

235. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 18 mars 1915, pour: 1. Un état des résultats obtenus, par qualité, de tous les grains entreposés par chacun des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, du relevé annuel des opérations, pour chacune des années 1912, 1913 et 1914. 2. Un état des différences, soit en plus soit en moins, qui se sont produites en chaque qualité de grain, dans chaque élévateur, pour chacune des dites années 1912, 1913 et 1914. 3. Un état du résultat net des opérations de chacun des dits élévateurs, soit en plus, soit en moins, de chaque qualité de grain, durant ces trois années.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quelles quantités de boissons spiritueuses (gallons de preuve), y compris l'ale, les vins et les bières, ont été sorties d'entrepôt à chaque port du Canada entre le 6 et le 21 août 1914. 2. Quelle quantité de cigares, de cigarettes et de tabac a été sortie d'entrepôt à chaque port du Canada, pendant la période précitée. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Combien de firmes ou de particuliers ont reçu du gouvernement ou de quelqu'un des ministères des commandes pour bonnets de police depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bonnets de police ont été commandés à chaque firme. 4. Combien de bonnets de police ont été livrés par chaque firme jusqu'à date. 5. Combien de bonnets de police chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bonnets de police. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

238. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie du rapport du Dr Wm Wakeman sur l'étendue des pertes subies dans la baie des Chaleurs et le golfe Saint-Laurent par suite de la tempête du 5 juin 1914; aussi,un relevé faisant connaître le nombre de réclamations reçues, le nombre de réclamations admises, les noms et adresses des réclamants, les sommes payées à chacun d'eux; aussi, copie des autres documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil et autres papiers et documents au sujet des récompenses aux officiers et équipages des steamers *John L. Can* et *Westport III* pour l'héroïsme dont ils ont fait preuve lors du sauvetage des passagers et de l'équipage du steamer *Cobequid* qui a fait naufrage sur le récif Trinity, le 13 janvier 1914. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la démission de Alexandre Blais, de la ville de Lévis, comme officier de douane à Bradore-Bay, et à la nomination de son ou ses successeurs. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Bourassa*.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

241. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 18 mars 1915, pour un état indiquant toutes les nominations faites au ministère de l'Intérieur dans l'étendue de terrain comprise actuellement dans les divisions de Medicine-Hat et Macleod, donnant les noms, la date de nomination, le mode de nomination, le salaire depuis 1896 jusqu'à cette date. Aussi, les vacances créées par décès, résignation ou démission, donnant les noms, le temps de service, la cause de renvoi dans chaque cas, pendant la même période.—(*Sénat*). *Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie des accusations portées contre J. Herbert Sweetman, douanier à Port-Daniel-Ouest, Qué., et qui ont amené sa destitution; aussi, copie des accusations portées contre Velson Hone, gardien de phare à Port-Daniel-Ouest, Qué., et qui ont amené sa destitution. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes correspondance, recommandations, pétitions et de tous contrats, soumissions et autres papiers et documents se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Guysborough et Erinville, N.-E. Présentée le 8 avril 1915. —*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de tous rapports, pétitions, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. M. Thomson, maître de poste à Fort-Qu'Appelle, de toutes pétitions demandant sa réinstallation, et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et pétitions reçus par le ministère des Postes concernant la demande de soumissions pour le service des malles entre Antigonish et Sherbrooke, lesquelles soumissions ont été ouvertes, ou étaient dues, au ministère des Postes, le 11 décembre dernier; aussi, copie de toutes représentations ou requêtes recommandant la demande de nouvelles soumissions,—ce qui s'est fait au commencement de février dernier. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, papiers et autres documents concernant l'établissement projeté d'un service de malle rurale entre Pictou et Saltsprings, comté de Pictou, et les arrangements pour le service actuel entre ces points. Présentée le 8 avril 1915. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

247. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil et autres documents et papiers se rapportant en quelque manière à l'établissement de routes postales rurales et de livraisons de malles rurales entre Bridgetown et Granville-Ferry, comté d'Annapolis, et plus spécialement copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations et documents concernant la fermeture des bureaux de poste de Belle-Ile et d'Upper-Granville, et l'établissement du bureau de poste à Granville-Centre, tous dans le comté d'Annapolis. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, requêtes et tous autres documents se rapportant en quoi que ce soit à la ligne de chemin de fer projetée entre Orangedale et Chéticamp. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de tous les documents, enquêtes, rapports, correspondance, etc., se rapportant à l'incendie de certaines bâtisses appartenant à la *Trois Pistoles Pulp and Lumber Company*, et à André Leblond, près de la station Tobin, sur le chemin de fer Intercolonial. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mars 1915, pour relevé faisant connaître les noms de tous les fonctionnaires, assistants et commis, employés dans les bureaux du chemin de fer à Moncton, N.-B., et le salaire respectif de chacun d'eux; aussi, les noms des fonctionnaires antérieurement employés dans ces bureaux qui ont quitté le service et reçoivent une allocation de pension et le chiffre de la pension que chacun d'eux reçoit. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 mars 1915, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes de qui ont été achetés des terrains ou propriétés pour des fins de droit de passage ou de stations en rapport avec l'embranchement de l'Intercolonial allant de Dartmouth à Dean-Settlement; la quantité de terrain ainsi acquise, et le prix versé,—depuis la date de la dernière réponse à ordre (n° 128) déposée devant la Chambre à sa dernière session régulière. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

252. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 17 mars 1915, pour copie de tous décrets du conseil, arrangements, correspondance, lettres, etc., concernant l'affermage ou le transfert de l'embranchement Windsor, de l'Intercolonial, au chemin de fer du Pacifique-Canadien. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes pétitions et correspondance et de tous rapports d'ingénieurs ou autres personnes, en la possession du ministère des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de la construction d'un chemin de fer dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de toutes lettres et correspondance, échangées entre D. McDonald, surintendant de l'Intercolonial, de Lévis, P. Brady, surintendant général, à Moncton, et autres officiers de la compagnie, et Théophile Bélanger, voyageur de commerce, de Montréal, et de tous rapports concernant la réclamation de ce dernier contre l'Intercolonial pour retard dans le transport de ses bagages de Drummondville à Matapédia en mai 1913. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Ehteir*. . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, minutes d'enquête et autres documents concernant la destitution de Isaac Arbuckle, contremaître des charpentiers de l'Intercolonial, à Pictou, et la nomination de Alex. Talbot, à l'emploi vacant. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, de la part de qui que ce soit, échangés avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux, ou F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, ou tout autre fonctionnaire de cette voie ferrée, au sujet des taux de transport de marchandises sur cette partie du Transcontinental dans la province du Nouveau-Brunswick;—aussi, en rapport avec l'enlèvement du raccordement en Y à Wapske, dans le comté de Victoria, entre le dit Transcontinental et le Pacifique-Canadien à cet endroit. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carvell*. *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1915, pour copie de tous télégrammes, contrats, lettres, correspondance et autres documents se rapportant à l'exploitation par l'Intercolonial du chemin de fer *St. John Valley,* ainsi qu'il est communément désigné, depuis le 1er juillet dernier,—et de toutes lettres, correspondance, etc., échangées avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux, ou avec F. P. Gutelius ou tout autre fonctionnaire de l'Intercolonial. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous mémoires, requêtes, lettres, télégrammes, communications et rapports touchant la construction d'une route conduisant au nouveau quai, à Sackville, N.-B.—aussi, concernant la construction d'un tronçon ou d'une voie subsidiaire, à Sackville, reliant l'Intercolonial et le dit quai. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère ou un fonctionnaire quelconque du gouvernement ou toute autre personne au sujet de l'établissement de colons sur des homesteads de la réserve boisée de la Montagne-du-Canard, et aussi de la preuve faite dans l'enquête conduite par l'inspecteur Cuttle au sujet de l'octroi d'inscriptions de homesteads sur la dite réserve boisée. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Martin (Régina)*. . . *Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises de flanelle, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de flanelle ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de flanelle. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carroll*. . . . . . . *Pas imprimée.*

260a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises de coton, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de coton ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de coton. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . . *Pas imprimée.*

260b. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de

VOLUME 28—*Suite.*

ses ministères, a donné des commandes de chemises de service, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de service ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de service. Présentée le 10 avril 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

260c. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises d'hiver, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises d'hiver ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de firmes en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises d'hiver. Présentée le 12 avril 1915.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quels médicaments ou autres articles ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. T. A. Brownlee, d'Ottawa. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. T. A. Brownlee jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. T. A. Brownlee, mais qui jusqu'à présent n'ont pas été livrés. Présentée le 9 avril.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

262. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou particuliers le gouvernement ou quelqu'un des ministères a acheté des havresacs, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont leurs noms. 3. Combien de havresacs ont été commandés à chaque firme. 4. Quel nombre chaque firme a livré jusqu'à date. 5. Quel nombre chaque firme a encore à livrer. 6. Quel est le prix payé à chaque firme pour ces havresacs. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Kyte*..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour sommaire faisant connaître: 1. Quels sont les médicaments ou autres articles qui ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. S. J. Stevenson ou de la pharmacie Waverley. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. Stevenson ou la pharmacie Waverley jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. S. J. Stevenson ou la pharmacie Waverley. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de sous-vêtements, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de sous-vêtements ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces sous-vêtements. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quels médicaments ou autres articles ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. W. B. McDonald, d'Ottawa. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. W. B. McDonald jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. W. B. McDonald, mais qui jusqu'à présent n'ont pas été livrés. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

266. Rapport de Thomas R. Ferguson, commissaire chargé de s'enquérir de certaines questions touchant la réserve des Indiens du Sang et l'acquisition de certaines propriétés des sauvages par MM. James A. Smart, Frank Pedley et William J. White, ainsi que la preuve faite au cours de la dite enquête. Présentée par l'honorable M. Coderre, le 10 avril 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

267. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toutes pétitions, lettres, documents, etc., échangés entre des personnes dans la province de la Nouvelle-Ecosse et le ministère du Commerce, depuis le 1er août dernier, concernant les taux exigés par des steamers subventionnés pour le transport des marchandises sur l'océan Atlantique. Présentée le 10 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

268. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie du rapport de l'enquête faite vers le 1er juin 1914 par R. T. Ferguson, à titre de commissaire spécial, sur la répartition des homesteads dans la région retranchée de la réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin en 1908 ou vers cette époque.—Présentée le 10 avril 1915.—*M. Cruise*.. .. ..*Pas imprimée.*

269. Copie du décret du conseil, en date du 6 avril 1915, pour règlements concernant les chalutiers à vapeur quittant des ports sur le littoral atlantique du Canada. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 10 avril 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de toutes soumissions se rapportant à la fourniture de bois de service au ministère de la Milice pour les camps d'entraînement à Medicine-Hat et à Calgary, et copie des factures des matériaux fournis. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toute correspondance et de tous rapports concernant l'achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial, mentionnées dans le décret du conseil n° 2302, en date du 4 septembre 1914, à la page 38 du mémoire relatif aux opérations du ministère de la Milice et de la Défense, et aussi concernant tous nouveaux achats des dites pelles. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour état donnant les noms des personnes qui ont acheté les chevaux vendus à l'enchère à Valcartier, et le prix payé pour chaque cheval. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour sommaire faisant connaître si le gouvernement a, à une date quelconque, loué à la ville de Shelburne, N.-E., un terrain connu sous le nom de propriétés des casernes, et situé près de cette ville, et, s'il en est ainsi, quels sont la date, le prix de location et la durée du bail; si ce bail est encore en vigueur; si le gouvernement a vendu une partie du bois debout se trouvant sur ce terrain, et, s'il en est ainsi, quand, à qui et à quel prix ce bois a été vendu; quel délai a été fixé à l'acquéreur pour débarrasser le terrain du bois ainsi acheté; quelle est la moindre dimension à la souche de ce bois; si le gouvernement a, à quelque époque que ce soit, fait faire une inspection suffisante par un inspecteur de bois de coupe compétent, et, s'il en est ainsi, qui a fait cette inspection, et quand elle a été faite; si on a annoncé publiquement la vente du bois marchand qui se trouvait sur cette propriété, et si on a demandé des soumissions; si on a donné aux autres personnes qui auraient pu désirer se porter acquéreurs de ce bois la moindre occasion favorable de le faire; si on a reçu d'autres offres; si, avant la vente, on a donné avis à la ville de Shelburne, et, dans l'affirmative, à quelle date; quelle quantité de bois marchand le gouvernement comptait se trouver sur ce lopin de terre; quelles mesures le gouvernement se propose de prendre en vue de s'assurer de la quantité de bois abattu sur cette propriété; si le gouvernement sait que du bois est actuellement abattu sur cette propriété par une personne ou firme qui coupe du bois marchand sur une propriété privée contiguë à ce lopin de terre; quelles mesures sont prises par le gouvernement afin de s'assurer que le bois abattu sur le lopin de terre en question soit séparé du bois abattu sur la propriété contiguë, afin de pouvoir connaître exactement les quantité et mesure du premier de ces bois, et si le gouvernement produira une copie de toute la correspondance, des rapports des inspecteurs de bois de coupe et des contrats en rapport avec la vente de ce bois. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

274. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, décrets du conseil, requêtes et tous autres documents, en rapport avec le renvoi d'office d'Edward N. Higginbotham, maître de poste à Lethbridge, Alta. Présentée le 13 août 1915.—*M. Buchanan.* *Pas imprimée.*

275. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de toutes correspondances, requêtes et autres documents se rapportant à la destitution de Emile Cyr, comme maître de poste de Saint-Hermas, comté des Deux-Montagnes. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1915, pour état indiquant: 1. Quels sont les courriers pour la malle rurale dans le comté de Chicoutimi et Saguenay. 2. Quels sont les salaires de chacun des dits courriers et le trajet qu'ils ont à parcourir. 3. Quels sont les courriers de malle rurale pour la paroisse de Saint-Prime et pour la paroisse de Saint-Louis de Metabetchouan, et leur salaire respectif. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la réclamation de Télesphore Paradis, de la ville de Lévis, et résultant de l'incendie de ses quais et moulins qui aurait été allumé par une locomotive de l'Intercolonial. Présentée le 14 avril 1915.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 avril 1915, pour état indiquant: 1. Le nombre d'employés en rapport avec l'administration des postes à Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an, à cette date, pour ce service. 2. Le nombre d'employés en rapport avec l'administration des postes à Trois-Rivières, à cette date, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 3. Le nombre d'employés au département des Douanes, pour le district de Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 4. Le nombre d'employés au département des Douanes, pour le district de Trois-Rivières, à cette date, et le montant des salaires actuellement payés par an pour ce service. 5. Le nombre d'employés au département du Revenu de l'Intérieur, pour le district de Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 6. Le nombre d'employés, à cette date, au département du Revenu de l'Intérieur, pour le district de Trois-Rivières, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 7. Le nombre d'employés et le montant de salaires payés pour les travaux du Saint-Maurice, dans le comté de Champlain, en l'année 1911-1912. 8. Le nombre d'employés et le montant de salaires payés par an, pour les travaux sur le Saint-Maurice, dans le comté de Champlain, depuis 1911-1912. 9. Si les employés du gouvernement dont les noms suivent ont eu congé les 26 et 27 novembre 1914, et les 4 et 5 janvier 1915: Wildé Lavallée, Pierre Thivierge, Joseph Paquin, père, Joseph Paquin, fils, Athanase Gélinas, commis. 10. Dans ce cas, à la demande de qui et pour quelles raisons. 11. Si ces journées ont été retranchées du salaire de ces employés. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Bureau.* *Pas imprimée.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour copie de tous les documents se rapportant au transfert, de Flat-Lands à New-Mills, N.-B., du vivier à saumon; aussi, de tous les rapports au sujet du maintien de ce vivier, avec un état détaillé des déboursés et frais encourus par ce transport, par l'installation et le maintien du nouveau vivier. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

280. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1913, pour copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, rapports, pétitions et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou tout autre département du gouvernement concernant l'octroi de licences pour la mise en conserve du homard et datées du 1er janvier 1912 jusqu'au 25 janvier 1913. Présentée le 13 avril 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

281. Rapport de Thomas R. Ferguson, C.R., commissaire chargé de faire une enquête sur toutes les matières relatives, ou se rattachant à la demande (même si cette demande n'a pas été accordée ou est encore en instance) d'achat, de location, de concession, d'échange ou autre aliénation de quelque nature que ce soit, depuis le premier jour de juillet 1896, des: (*a*) terres fédérales; (*b*) terres à bois et à mines, droits et privilèges miniers, y compris terres et concessions minières de houille, de pétrole et de gaz, terrains et terres affectés à l'irrigation, et coupe de bois sur les terres de l'Etat; (*c*) forces et privilèges hydrauliques; (*d*) terres et réserves des sauvages; sous l'autorité directe ou présumée des lois des terres fédérales et de la loi de l'irrigation, ou d'autres lois du Parlement du Canada,—et sur les actes de toute personne ou corps incorporé par rapport aux matières ci-dessus mentionnées. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 13 *Pas imprimé.*

282. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "Concessions forestières 550½ et 528, Howard Douglas, R. E. A. Leech, D. J. McDonald et autres". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

283. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "La *Kananaskis Coal Company, Limited,* Howard Douglas, George E. Hunter, Walter Garrett et autres". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

284. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "Réserve des Gens-du-Sang et Frank Pedley". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915. *Pas imprimés.*

285. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Southern Alberta Land Co., Ltd.,* et *Grand Forks Cattle Co.,* J. D. McGregor, Arthur Hitchcock et autres. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

286. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *The Bulletin Company, Ltd.,* l'honorable Frank Oliver et la *Grand Trunk Pacific Railway Company.* Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

287. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Aylwin Irrigation Tract,* E. A. Robert et J. D. McGregor. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

288. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Timber Berths 1107 et 1108,* W. H. Nolan, A. W. Fraser et J. G. Turriff. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

VOLUME 28—*Suite.*

289. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Grazing Ranch No. 2422*, J. G. Turriff, A. J. Adamson et J. T. McGregor. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915. . . . .*Pas imprimés.*

290. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de Craven Dam, Walter Scott, lieutenant-gouverneur Brown et J. G. Turriff. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915. . . . .*Pas imprimés.*

291. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, nos 1109 et 1589, approuvés par Son Excellence l'Administrateur les 10 mai 1913 et 27 juin 1913, respectivement, *re* nomination de Thomas R. Ferguson, C.R., comme commissaire chargé de faire une enqutêe et rapport sur tout ce qui concerne l'aliénation, quelle qu'en soit la nature, depuis le premier jour de juillet 1896, des: (*a*) terres fédérales; (*b*) terres à bois et à mines, droits et privilèges miniers, y compris terres et concessions minières de houille, de pétrole et de gaz, terrains et terres affectés à l'irrigation, et coupe de bois sur les terres de l'Etat; (*c*) forces et privilèges hydrauliques; (*d*) terres et réserves des sauvages. Présentées par sir Robert Borden, le 13 avril 1915. . . .*Pas imprimées.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Joseph Day, à Little-Bras-d'Or, dans les comtés de Cap-Breton-Nord et Victoria; témoignages entendus et rapports de l'enquête tenue par M. H. B. Duchemin en cette matière, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 14 avril 1915. *M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 30 mars 1915, pour la production des noms des compagnies fiduciaires qui se sont jusqu'à présent conformées aux prescriptions de l'article 69 de la loi des compagnies fiduciaires, 1914, et de toute correspondance s'y rapportant.—(*Sénat*). . . . .*Pas imprimée.*

294. Rapport de R. A. Pringle, C.R., commissaire nommé pour s'enquérir des accusations de corruption et de fraude dans le cas de contrats pour la construction de certaines salles d'exercice dans la province de l'Ontario, ainsi que la preuve faite à la dite enquête. Présenté par sir Robert Borden, le 14 avril 1915. . . . .*Pas imprimé.*

295. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour: 1. Relevé complet et description de tous les terrains dont le gouvernement a pris possession pour le camp de Valcartier. 2. Copie de tous les titres du gouvernement en ce qui concerne ces terrains, soit par voie d'expropriation, d'achat ou autrement. 3. Relevé détaillé de toutes les sommes réclamées et non encore soldées, soit pour terrains, soit pour dommages. 4. Relevé détaillé de toutes les sommes payées soit pour terrains, soit pour dommages. Présentée le 15 avril 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

296. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, pour: 1. Un état indiquant toutes les nominations faites au ministère des Douanes dans l'étendue de terrain comprise actuellement dans les divisions de Medicine-Hat et Macleod, donnant les noms, la date de la nomination, le mode de nomination, le salaire depuis 1896 jusqu'à cette date. 2. Aussi, les vacances créées par décès, résignation ou démission, donnant les noms, le temps de service, la cause de renvoi dans chaque cas, pendant la même période.—(*Sénat*). . . . .*Pas imprimée.*

297. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, pour faire produire copie de toutes lettres échangées entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou son département et l'inspecteur des pêcheries au Lac-au-Boulanger, province du Nouveau-Brunswick, ainsi que copie de toutes réclamations faites par cet inspecteur et des paiements auxquels ces réclamations ont donné lieu.—(*Sénat*. . . . .*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1914

VOL. 1

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34 des Statuts revisés du Canada.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1915

[N° 19—1915.]

Au Feld-maréchal, Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick, Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Altesse Royale,

le très obéissant serviteur,

ROBERT ROGERS,

Ministre des Travaux publics

OTTAWA, 30 décembre 1914.

SOMMAIRE.

VOLUME 1.

VOLUME 2.

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
M							
Maitland, N.-E.		23		58			
Malbaie, P.Q.		31		203			
Malbaie, P.Q.							
" , bureau de poste		10					
Malignant Cove, N.-E.		23		59			
Malpeque, I. P.-E.		25					
Manche à Epée, P.Q.		31					
Manitou Rapids, Ont.				288			
Manitou, Man., bureau de poste		16					
Manitoba, dragage				456			
" havres				331			
" édifices publics			56				
" ponts							
Maple-Creek, Sask., édifice public		17–54					
Maquapet, lac, N.-B.		27					
Marble Cove, N.-B.		27		138			
Marble Mountain, N.-E.		23		60			
Margaree, île, N.-E.		23		60			
" rivière, N.-E.				61			
Margaretsville, N.-E.		23		61			
Maria, P.Q.		31					
Marieville, P.Q., édifice public		10–48					
Marion, pont, N.-E.		23		62			
Maritimes, provinces, lignes télégraphiques					11		
Markam, Ont., bureau de poste		14–51					
Martins Island, Ont.		35		288			
Marysville, N.-B., édifice public		8–47					
Massett, C.-B.		40					
Masson, P.Q.		31		203			
Matane, P.Q.		31		203			
" édifice public		10	19				
Matapedia, chemin		42		552			
" pont				551			
Matthewa-Lake, N.-E.		23		62			
Meaford, Ont.		36		289			
Méchins, P.Q.				204			
Medecine Hat, Alta., édifice public		19–56	65				
Megantic, P.Q., bureau de poste		10–48					
" quai		31		204			
Melford, N.-E.		23					
Melford, Sask., bureau de poste		17–54	61				
Mélita, Man., bureau de poste		16					
Merrickville, Ont., bureau de poste		51					
Merrit, C.-B., bureau de poste		19					
Metchosin, C.-B.		40		360			
Meteghan, N.-E.		23		62			
" rivière, N.-E.		23		63			
Michipicoten, rivière, Ont.		36		290			
Middle County, havre, N.-E.		23		63			
Middle River, N.-E.		23		63–64			
Middleton, N.-E., édifices		7					
Midland, Ont.		36					
" , bureau de poste		14–51	34				
Mildmay, Ont., bureau de poste		14					
Millars Rapids, Ont.				290			
Millbrook, Ont., bureau de poste		14					
Mill Cove, N.-E.		23		65			
Mill Creek, N.-E.		23		65			
Mille Vaches, P.Q.		31		205			
Mills Point, N.-B.		27		138			
Miltown, N.-B., bureau de poste		8					
Milton, Ont., bureau de poste		14					
Milverton, Ont., bureau de poste		14	34				
Mineota, Man., pont		42		556			
Minnedosa, Man., édifice public		16–53	57				
Minnikahda, C.-B.				360			
Mira Ferry, N.-E.		23		65			
Miramichi, baie, N.-B.		27		138			
" rivière, N.-B.		27					

PARTIE I

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1914

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1914.

A l'honorable ROBERT ROGERS,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

DEPENSES.

Les dépenses totales du ministère, au cours de l'année 1913-14, ont été de $27,991,336.94 et se répartissent comme suit:—

Ports et rivières	$ 7,696,135 37
Dragage, outillage, etc	6,228,302 79
Glissoirs et estacades	167,434 62
Ponts et chaussées	130,628 21
Edifices publics	12,397,464 67
Lignes télégraphiques	768,378 33
Divers	602,992 95
	$27,991,336 94

Les dépenses de l'année précédente furent de $18,844,223.90, ce qui indique une augmentation de $9,147,113.04; cette année encore la dépense pour les édifices publics a été la plus importante, se chiffrant à près de cinq millions de dollars. Les déboursés pour les travaux des ports et rivières ont aussi augmenté considérablement, près de trois millions et trois quarts de dollars, tandis que les travaux de dragage n'ont été la cause que d'une augmentation comparativement minime.

REVENU.

Les recettes de l'année, se montant à 542,427.11, proviennent des sources suivantes:—

Glissoirs et estacades..........................	$ 76,883 22
Bassins de radoub..........................	61,489 80
Loyers..........................	113,670 15
Lignes télégraphiques..........................	253,112 27
Recettes éventuelles..........................	37,301 67
	$542,457 11

Bien que le revenu total indique une augmentation considérable—environ $55,000 de plus que pour l'exercice financier précédent—il y a eu une diminution importante des recettes provenant des glissoirs et estacades, qui avaient rapporté l'an dernier un montant de $110,108.34. Cette diminution est attribuée, pour les districts d'Ottawa et du Saint-Maurice, à la baisse des eaux qui a empêché le flottage du nombre habituel de billots, et, pour le district du Saguenay, au fait que les compagnies de pulpe utilisent maintenant les chemins de fer pour le transport de leurs billots, au lieu de les flotter comme autrefois.

L'augmentation considérable des loyers perçus provient principalement de l'emplacement du bureau de poste général de Toronto, qui a rapporté au delà de $21,000. Les propriétés de la rue Wellington, à Ottawa, ont aussi beaucoup contribué à ce résultat.

Le revenu des lignes télégraphiques indique aussi une augmentation de plus de $37,000. Ceci s'explique principalement par les lignes nouvelles que le gouvernement a construites et qui ont été la source de ce revenu additionnel.

EDIFICES PUBLICS.

Les dépenses de la division de l'architecte en chef se sont élevées à $12,397,464.67. Ce montant comprend non seulement le coût des nouveaux édifices, mais aussi l'entretien et l'amélioration des édifices déjà existants, qui sont actuellement au nombre de trois cent dix-neuf. On s'attend à ce qu'environ quarante nouveaux édifices seront prêts à être occupés au cours de l'année prochaine.

Les édifices suivants, nommés par ordre de provinces, ont été terminés:—

Nouvelle-Ecosse.—Edifices publics de Parrsboro et Wolfville.

Québec.—Edifices publics de Mégantic, Roberval, Saint-Lambert et Shawinigan-Falls; station postale "C" de Montréal.

Ontario.—Edifices publics d'Athens, Chesley, Gananoque, Tilbury, Tilsonburg et Uxbridge; addition à l'édifice du parlement à Ottawa et aux édifices publics de Barrie, Paris et Pembroke.

Manitoba.—Etables à la ferme expérimentale de Brandon; édifices publics à Minnedosa et Morden.

Saskatchewan.—Edifices publics de Humboldt, Lloydminster et Weyburn; maison de pension à la station forestière de Indian-Head; grange et étables à la ferme expérimentale d'Indian-Head.

Alberta.—Edifice d'immigration à Calgary et édifice public à Lethbridge.

Colombie-Britannique.—Edifices publics à Comox et Grand-Forks; entrepôt de vérification à Vancouver et observatoire à Victoria.

Les édifices commencés et encore en construction à la fin de l'année étaient les suivants:—

Nouvelle-Ecosse.—Amherst, manège militaire.

Nouveau-Brunswick.—Frédéricton, édifice public; Saint-Jean, arsenal et nouveau bureau de poste.

Québec.—Lachine, addition à l'édifice public; Lévis, arsenal; Louiseville et Matane, édifices publics; Montréal, nouvel entrepôt de vérification, hôpital de détention pour les immigrants, stations postales "F", "H" et "L"; Québec, édifice d'immigration (jetée Louise) et addition au bureau de poste; Saint-Gabriel de Brandon, Saint-Laurent, Sainte-Thérèse et Trois-Rivières, édifices publics.

Ontario.—Aylmer, Bracebridge, Brantford, Collingwood, Eganville et Elmira, édifices publics; Fort-William, entrepôt de vérification; Grimsby et Hanover, édifices publics; Ingersoll, addition à l'édifice public; Kemptville, édifice public; Kingston, dortoir au collège militaire Royal; Lakefield, Milverton, Midland et Orillia, édifices publics; Ottawa, douane; Port-Arthur, manège militaire et entrepôt de vérification; Preston, Shelburne et Sudbury, édifices publics; Toronto, station postale "G".

Manitoba.—Carman et Stonewall, édifices publics; Virden, arsenal; Winnipeg, manège militaire.

Saskatchewan.—Battleford, Moosejaw et North-Battleford, édifices publics; Prince-Albert, manège militaire; Saskatoon, station pépinière forestière, deux résidences, hangar pour les instruments et étables.

Alberta.—Strathcona, arsenal et édifice public; Wetaskiwin, édifice public.

Colombie-Britannique.—Duncan et Greenwood, édifices publics; New Westminster, addition à l'édifice public; Prince-Rupert, hôpital de quarantaine; Union-Bay, édifice public; Vancouver, édifice de détention des immigrants; Victoria, manège militaire et addition à l'édifice public.

PRINCIPAUX EDIFICES.

Au cours de l'année, le ministère avait quatre-vingt-quatorze nouveaux édifices en construction, dont les douze plus considérables, d'après les prix des contrats, sont les suivants:—

Ottawa, douane	$1,173,000
Montréal, entrepôt de vérification	999,000
Winnipeg, manège militaire	519,929

Calgary, entrepôt de vérification	455,000
Québec, addition au bureau de poste	385,000
Saint-Jean, bureau de poste	381,850
Québec, édifice d'immigration	382,580
Vancouver, entrepôt de vérification	324,435
Saint-Jean, manège militaire	263,936
Moosejaw, édifice public	260,000
Brantford, édifice public	244,308
Victoria, manège militaire	236,815

Au moment où j'écris ce rapport, l'édifice d'immigration de Québec, l'entrepôt de vérification de Vancouver, le manège militaire de Saint-Jean et l'édifice public de Brantford ont été terminés; le manège militaire de Winnipeg, l'entrepôt de vérification de Calgary et l'édifice public de Moosejaw sont presque terminés, et la construction des autres édifices, mentionnés dans la liste précitée, progresse rapidement. Les dimensions et le coût des édifices qu'il est devenu nécessaire de construire dans les principales villes des diverses provinces, indiquent le développement rapide du commerce canadien mieux que ne pourrait le faire aucun tableau de chiffres. Dans plusieurs cas, des édifices publics ont dû être, ou considérablement agrandis, ou entièrement remplacés; comme on pouvait s'y attendre, ceci s'applique particulièrement aux édifices de l'Ouest canadien, qui ont été construits au cours des dernières années, bien qu'alors on pensât avoir fait ample provision pour les besoins futurs des départements du gouvernement. L'introduction du service des facteurs, et tout récemment, du système de poste rurale, a nécessité un énorme agrandissement des salles de travail, dans les bureaux de poste. Dans nos plus grandes villes, il a été trouvé impossible de gérer, dans un seul édifice, les affaires toujours croissantes, et il a fallu établir ce qu'on a appelé des " stations postales ", ou succursales des bureaux de poste, qui deviennent à leur tour le point de départ des facteurs et qui remplissent toutes les fonctions postales pour la partie de la ville dans laquelle elles sont situées. Dans plusieurs grandes villes, le triage des objets de correspondance se fait maintenant aux stations de chemins de fer, ou tout près. On projette même la construction de grandes stations postales de chemins de fer à Winnipeg, Toronto et Montréal.

A Toronto, on avait d'abord décidé de construire la station postale de chemins de fer à l'angle des rues Front et Bay, sur la propriété de la ville récemment expropriée à cette fin. Actuellement on est à étudier un arrangement avec la compagnie Toronto Terminals Railway, par lequel l'aile de l'est de la nouvelle station Union deviendrait la propriété du gouvernement et serait utilisée comme station postale de chemins de fer.

CONCOURS POUR LES NOUVEAUX EDIFICES DES MINISTERES.

Ce concours fut ouvert à tous les architectes, sujets britanniques et pratiquant dans l'empire. MM. T. E. Collcutt, de Londres, Angleterre; J. H. G. Russell, de Winnipeg, Manitoba, et J. O. Marchand, de Montréal, P.Q., furent chargés de préparer les conditions du concours et les instructions aux concurrents. La date de la réception des dessins préliminaires fut fixée au 2 avril 1914. Le concours fut annoncé

partout et, comme résultat, un grand nombre de dessins fut reçu. Il y eut soixante-trois concurrents et, à l'exception des six candidats heureux, dont les noms n'ont pas encore été publiés, il y en avait un de l'Afrique du Sud, deux de l'Australie, vingt et un de la Grande-Bretagne et trente-deux du Canada.

Le ministère n'a qu'à se féliciter de l'excellence générale des plans qui ont été soumis; presque tous indiquent une étude soigneuse et étendue et sont de beaux spécimens de dessins. Comme les conditions du concours l'annonçaient, les membres du jury se réunirent et examinèrent les dessins, choisissant les six qui leur parurent les meilleurs. Les plans qui ne furent pas choisis furent ensuite remis à leurs auteurs avec une note les remerciant d'avoir pris part au concours. On avait d'abord l'intention de remettre immédiatement les dessins choisis aux candidats hureux et de les prier de les élaborer et de les soumettre de nouveau pour le jugement final, mais il fut ensuite décidé d'attendre le rapport de la Commission du district fédéral d'Ottawa et Hull avant d'aller plus loin.

Cependant, à mesure que le temps passe, le besoin de nouveaux édifices pour les ministères se fait de plus en plus sentir. Les édifices projetés fourniront une superficie de cinq cent mille pieds carrés d'espace pour bureaux, et déjà, l'espace loué dépasse ce chiffre.

Les édifices appartenant au gouvernement à Ottawa, y compris les additions faites récemment aux édifices de l'Est et de l'Ouest, et la reconstruction de l'édifice des Mines, sur la rue Sussex, ne donnent que quatre cent quatre mille vingt-huit pieds carrés d'espace pour bureaux, tandis que les bureaux loués mesurent cinq cent quatre-vingt-seize mille quatre cent quatre-vingt-dix-huit pieds carrés. Les nouveaux édifices ne seraient même pas suffisants s'ils existaient à l'heure actuelle.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

Si l'on tient compte des achats faits au cours des dernières années par le Conseil aviseur des arts et les commissaires de la Galerie nationale, cette institution possède maintenant une collection bien choisie de peintures et d'œuvres d'art, qui est devenue non seulement intéressante pour le public en général, mais d'une grande valeur pour les étudiants des arts. On a ajouté à la Galerie un attrait de plus sous la forme d'excellentes reproductions coloriées des peintures les plus fameuses des grands maîtres. L'innovation qui a été faite d'ouvrir la Galerie les dimanches après-midi, de deux à cinq heures, pendant les mois d'hiver, a reçu le plus cordial encouragement du public. Avant l'ouverture de la Galerie, le dimencha, qui eut lieu pour la première fois le 7 décembre 1913, le nombre moyen de visiteurs, par semaine, était de six cent dix-neuf. Depuis, ce nombre s'est élevé à mille neuf cent trente-neuf; et un dimanche en particulier, le 1er mars, il y a eu plus de quinze cents visiteurs.

Plusieurs mesures importantes ont été prises, au cours de l'année, par les commissaires, pour l'encouragement des arts au Canada. Après une conférence avec le comité de l'Académie Royale Canadienne, on en vint à la conclusion que le meilleur moyen d'encourager les artistes canadiens est d'acheter le plus grand nombre possible de leurs œuvres les plus méritoires. Ces œuvres, ainsi que les autres objets d'art formant partie de la Galerie, pourront être prêtées aux sociétés artistiques reconnues, en vue d'être exposées pour l'instruction du public et de promouvoir ainsi non seule-

ment les achats privés, mais aussi la formation de sociétés ou corps publics artistiques dans tout le pays. Un prix annuel de mille dollars sera aussi fondé et accordé à l'étudiant des arts le plus en vue de l'année. Le comité de l'Académie Royale Canadienne s'occupera des détails et de la donation de ce prix, sujet toutefois à l'approbation des commissaires. Cette fondation permettra à la personne heureuse de continuer ses études dans les centres artistiques les plus fameux de l'Europe.

PORTS ET RIVIERES.

Au cours de l'année, le ministère a dépensé, poûr les travaux de ports et rivières, la somme de $7,696,135.37, tandis que les dépenses pendant l'exercice précédent n'avaient été que de $3,921,000.85.

Les travaux suivants furent terminés au cours de l'année:—

Nouvelle-Ecosse.—Des nouveaux quais à East-Ship-Harbour, Lower-Prospect, Marion-Bridge, Port-Clyde, Baie Terrance, Victoria-Bridge, Walton, West-Dover et Western-Shore; des brise-lames à Carrs-Brook, Feltzen-South, French-River, Petit-Bras-d'Or, et Seal-Island.

Ile-du-Prince-Edouard.—Des quais à French-River, Pointe Franklin et Baie Saint-Pierre.

Nouveau-Brunswick.—Des quais à Albert, rivière Bass, Fairhaven, Frédéricton, Anse Goosberry, Petite-Lamèque, Lorneville, Quaco, Evandale, Upper-Maugerville, Brundages-Point, Spinney's-Cove, Stonehaven, et Upper-Durby.

Québec.—Des quais à Anse-à-Simon, Chicoutimi-Bassin, Fort-Coulonge, Lalancette, Guigues-Nord, Pointe à Elie, Ruisseau à la Loutre, SaintAntoine, Saint-Antoine-Station, Sainte-Félicité, Sainte-Victoire, Ville-Marie; un brise-lames à Ruisseau Leblanc et une jetée à Gaspé-Bassin.

Ontario.—Des quais à Ancona, Beaumaris, Belle-Ewart, Big-Bay-Point, Bobcaygeon, Cache-Bay, Helens-Bay, Kawartha-Park, La-Passe, Lorraine, Monetville, Orillia, Quarry-Bay et Rainy-River.

Colombie-Britannique.—Des quais à Argenta, Ile Barnston, Beaton, Belmont, Bold-Point, Canoe-Creek, Clam-Bay, Crofton, Deep-Cove, East-Arrow-Park, Ile Gabriola, Gorge-Harbour, Granthams-Landing, Grey-Creek, Halletts, Invermere, Lockport, McMurdo, Minnekahda, Nelson-Road, Okanagan-Mission, Pender-Harbour, Pointe Cowan, Queenston, Renata, Retreat-Cove, Baie Roberts, Rocky-Point, Rays-Beach, Ruskin, Seymour-Arm, Baie Shoal, Shelter-Point, South-Creek-Flats, Squamish, Summerland, Ucluenet, West-Demers, Willow-Point, Windermere et Baie Wolfson.

Les grands travaux de havres, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, ont progressé d'une manière satisfaisante; on n'a accordé aucun nouveau contrat pour des travaux de première importance. Les améliorations qui ont été faites dans les ports d'où se fait l'exportation du grain, ont produit des résultats excellents, si l'on en juge par l'augmentation dans ces mêmes ports. Les ports de Fort-William et Port-

Arthur en sont l'exemple le plus frappant; pendant la saison de 1913, on a expédié, de ces deux endroits, l'immense quantité de 205,265,303 minots de grain. La capacité totale d'emmagasinage des élévateurs à grain de ces deux ports est de 43,290,000 minots. La quantité de grain expédiée de Saint-Jean, N.-B., pendant la saison d'hiver, du 1er novembre 1913 au 31 mars 1914, a été de 769,918 minots. Pendant l'hiver 1914-15, le nouvel élévateur à grain du Pacifique-Canadien, situé sur le côté ouest du port, sera en opération; le gouvernement a établi une ligne de *convoyeurs* qui permettra le chargement des vaisseaux amarrés dans les lits 5 et 6, du bassin de Sand-Point. Ces facilités additionnelles devraient augmenter de beaucoup l'expédition du grain de ce port, pendant la prochaine saison d'hiver.

Pendant l'année 1913, la quantité totale de grain exporté de Montréal, a été de 46,372,283 minots, dont 6,742,268 minots venaient des Etats-Unis.

COMMISSION DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

A la suite de l'arpentage fait, de 1904 à 1907, du canal projeté de la baie Georgienne à Montréal, et qui avait démontré la possibilité physique d'établir une voie navigable de 22 pieds de profondeur, entre ces deux points, le gouvernement a décidé, sur la recommandation du ministre des Travaux publics, de faire du projet, une enquête soigneuse, au point de vue des facilités commerciales et des avantages publics qui résulteront de cette entreprise nationale. Dans ce but, une commission royale fut nommée par un arrêté en conseil du 16 mars 1914; les membres en sont MM. W. Sandford Evans, de Winnipeg, président, Frank S. Meighen et Edouard Gohier, de Montréal. Une copie de cet arrêté en Conseil a été insérée plus loin dans ce volume. Il définit les différents aspects industriels et commerciaux que la commission devra étudier et sur lesquels elle devra faire rapport. Le personnel de la commission est maintenant occupé à collectionner et compiler des renseignements statistiques sur les divers sujets de l'enquête, et, aussitôt que ces données auront été soigneusement étudiées, la commission se propose de siéger publiquement dans divers endroits du pays, et de prendre les opinions des hommes les plus éminents et les plus renseignés sur les intérêts industriels, commerciaux et les voies de transport du pays.

DRAGAGE.

Au cours de cet exercice financier le ministère a dépensé $6,228,302.79 pour les travaux de dragage. Cette dépense se répartit comme suit: $571,272.35 pour la construction du matériel de dragage, $445,208.58 pour des réparations, $1,348,483.38 pour l'opération de la flottille de dragage du ministère et $3,863,338.48 pour le dragage à l'entreprise.

Les travaux les plus importants, ayant coûté $10,000 et plus, ont été faits aux endroits suivants:—

Nouvelle-Ecosse.—Anse Arnold, Chéticamp, Digby, Lakevale, Petit-Bras-d'Or, Little-Lorraine, Liverpool, Lockport, Mill-Cove, Sydney-Nord, Port- Mulgrave, Trenton et Weymouth.

Ile-du-Prince-Edouard.—Charlottetown, Montague, Tignish et Rivière Vernon.

Nouveau-Brunswick.—Bathurst, Bouctouche, Campbellton, Frédéricton, Baie Miramichi, Oromocto-Shoals, Richibouctou, Saint-André, Saint-George, Havre de Saint-Jean, St-Stephen, et Shippigan-Gully.

Québec.—Amherst, Longueuil, Iles de la Madeleine, Rivière-du-Loup (en haut), rivière Saguenay, rivière Saint-François, rivière Saint-Maurice, rivière Saint-Louis, Trois-Rivières.

Ontario.—Cloud-Bay, Collingwood, Deseronto, Fort-William, Gederich, Hamilton, Little-Current, Midland, Napanee, Picnic-Island, Picton, Port-Arthur, Port- Burwell, Port-Stanley, rivière à la Pluie, fleuve Saint-Laurent (Kingston), Sault-Sainte-Marie, Iles Telegraph et Nigger, Toronto, Trenton, Victoria-Harbour et Whitby.

Manitoba.—Rivière Rouge et Selkirk.

Colombie-Britannique.—Rivière Fraser, rivière Pitt, rivière Skeena, rivière Thompson, rivière Fraser supérieure, Vancouver et Victoria.

LIGNES TELEGRAPHIQUES.

Il y a maintenant di xmille trois cent douze milles de lignes télégraphiques appartenant au gouvernement, et sept cent soixante et onze bureaux. Quatre cent quarante-deux mille deux cents messages ont été transmis par ces lignes, au cours de l'année.

Cinq cent dix-neuf milles et trois quarts de nouvelles lignes furent construites, pour la plus grande partie dans les provinces de Québec et de la Colombie-Britannique. Dans la première de ces provinces, un câble a été posé de l'île aux Grues à l'île aux Oies, une distance de dix milles, et cinquante-deux milles et un quart de fils télégraphiques ont été posés entre Charlesbourg et Lac Beauport, formant un total de soixante-deux milles et un quart.

Dans la Colombie-Britannique trois cent trente-neuf milles et demi de câble et de fil ont été posés; les plus longues distances ont été de cent vingt-sept milles entre Powell-River et Vancouver, et de cent neuf milles entre Reine Charlotte et Tow-Hill.

L'absence de toutes plaintes témoigne de la manière satisfaisante dont les lignes télégraphiques du gouvernement sont administrées dans tout le pays.

En terminant je dois remercier les membres du personnel du ministère pour l'assistance qu'il m'ont donnée au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,

Sous-ministre.

PARTIE II

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 novembre 1914.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des dépenses encourues par le ministère pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

Comme dans les années précédentes, ce rapport se divise en trois états tabulaires, savoir:—

L'Etat A, indiquant les sommes déboursées pour chaque ouvrage, sous les différents titres suivants: (1) construction et améliorations, (2) réparations, (3) personnel et entretien des édifices publics. Comme cet état serait trop surchargé s'il donnait en détail le coût de l'entretien des édifices publics, ces dépenses ont été condensées dans un seul item pour chaque province, et les détails ont été réservés pour l'Etat B.

L'Etat B, donnant séparément pour chaque édifice, le coût des loyers, des salaires, du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

L'Etat C, démontrant les sommes avancés par le gouvernement pour la construction de certains travaux d'un caractère semi-public, en vertu d'actes spéciaux du parlement, et après examen par les officiers du ministère. Le ministère n'a pas fait de transactions de ce genre durant l'exercice de 1913-14, et cet état est inséré seulement pour garder la continuité du rapport d'année en année.

Le montant total des dépenses pour le présent exercice financier a été de $27,991,-336.94, soit une augmentation de $9,147,113.04.

Le travail fait par le personnel du bureau du comptable, en 1913-14, peut se résumer, brièvement comme suit:—

——	Nombre de chèques émis.	Montant.
Paiements directs par chèques du ministère—		
Emis par le bureau du comptable à Ottawa..........	83,277	7,702,348 14
Emis par les agents du ministère	27,589	2,177,637 38
Total des chèques	110,866	9,879,985 52
Paiements faits par chèques émis par le receveur général pour travaux sous contrats, etc., faits sur demande du comptable à l'Auditeur général.. .	2,190	....
Total des dépenses..........	113,056	27,991,336 94

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable en chef et contrôleur.

ÉTAT DES DÉPENSES

DURANT

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1914

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des Travaux publics du Canada, durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, manège militaire	28,981 31			28,981 31
" bureau de poste (nouveau)	20,065 54			20,065 54
" bureau de poste (vieux)	850 00	269 34		1,119 34
Annapolis, bureau de poste, etc		343 14		343 14
Antigonish, bureau de poste, etc		40 27		40 27
Arichat, bureau de poste,		2 62		2 62
Baddeck, édifice public, horloge de la tour	1,206 95	53 30		1,260 25
Bear River, bureau de poste, etc	120 95			120 95
Bridgewater, bureau de poste, etc		390 22		390 22
Bridgetown, bureau de poste, etc	17 00			17 00
Canning, bureau de poste, etc	2,000 00			2,000 00
Canso, bureau de poste, etc		118 75		118 75
Chester, bureau de poste, etc	2,291 50			2,291 50
Dartmouth, édifice public (nouveau)	11,297 89			11,297 89
" bureau de poste, etc. (vieux)		375 25		375 25
Digby, bureau de poste, etc		338 27		338 27
Glace-Bay, bureau de poste, etc		40 20		40 20
Guysborough, bureau de poste, etc		2,096 34		2,096 34
Halifax, bureau des Archives		125 00		125 00
" bureau de l'Assistant Receveur Général	1,648 35	41 60		1,689 95
" citadelle nouveaux quartiers des hommes non mariés et établissement de récréations	59 37			59 37
" douane et entrepôt de vérification	65 00			65 00
" douane et Revenu de l'Intérieur	6,726 65	21 22		6,747 87
" douane, pouvoir des machines			204 45	204 45
" édifices d'Immigration	2,067 69	20 60		2,088 29
" édifice de détention des immigrés—étables	2,949 50			2,949 50
" Immigration, pouvoir des machines			48 90	48 90
" édifice de la Milice et Défense (bât. Dennis)	1,000 00			1,000 00
" station postale à l'extrémité nord	7,391 38			7,391 38
" bureau de poste	2,049 38	898 10		2,947 48
" bureau de poste, pouvoir des machines			598 63	598 63
" Station de la Quarantaine—nouveaux édifi et améliorations	5,762 54			5,762 54
" Bureau de l'Inspecteur des Steamers (chant.)		36 25		36 25
Hantsport, bureau de poste, etc	1,000 00			1,000 00
Inverness, bureau de poste, etc	2,493 50	311 77		2,805 27
Kentville, ferme expérimentale,		37 22		37 22
" bureau de poste, etc.—améliorations à l'horloge de la tour	1,270 06	545 18		1,815 24
Liverpool, bureau de poste, etc		729 72		729 72
Lunenburg, bureau de poste, etc		1,146 76		1,146 76
Middleton, bureau de poste,	999 02			999 02
Nappan, ferme expérimentale	920 37			920 37
New Glasgow, bureau de poste, etc		550 67		550 67
North-Sydney, édifice d'immigration		18 46		18 46
" bureau de poste, etc.		2,525 23		2,525 23
Parrsboro, bureau de poste, etc	14,528 68			14,528 68
" bureau de poste, etc., pouv. des machines			17 50	17 50
Pictou, douanes,	550 00	121 28		671 28
" bureau de poste		246 17		246 17
Shelburne, bureau de poste		304 14		304 14
Springhill, bureau de poste		260 86		260 86
Stellarton, bureau de poste, etc		56 95		56 95

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse - Fin.				
Sydney, edifice d'immigration		493 57		493 57
" inspecteur des pêcheries—quai Whitney		132 85		132 85
" bureau de poste, etc	2,311 11			2,311 11
Sydney Mines, bureau de poste, etc		1,138 65		1,138 65
Truro, bureau de poste, etc	1,573 82	724 50		2,298 32
Westville, bureau de poste, etc		53 30		53 30
Windsor, édifice d'immigration		166 35		166 35
" bureau de poste, etc	1,430 60	99 28		1,529 88
Wolfville, bureau de poste, etc	10,519 92			10,519 92
Yarmouth, bureau de poste, etc		1,449 21		1,449 21
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices, de la Nouvelle-Ecosse (voir détails, page 46)			60,198 73	60,198 73
Totaux, Nouvelle-Ecosse	134,148 08	16,322 59	61,068 21	211,538 88
Ile-du-Prince-Edouard.				
Charlottetown, bureau de l'ingénieur de district		33 00		33 00
" ferme expérimentale		288 00		288 00
" édifice de la Marine et des Pêcheries		1,937 62		1,937 62
" bureau de poste, etc	1,820 12	934 91		2,755 03
Georgetown, bureau de poste, etc		310 79		310 79
Montague, bureau de poste, etc		161 14		161 14
Souris, bureau de poste, etc		624 63		624 63
Summerside, arsenal		57 18		57 18
" bureau de poste, etc	220 31	441 03		661 34
Tignish, bureau de poste, etc	5,345 13	22 35		5,367 48
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ile-du-Prince-Edouard (voir détails, page 47)			11,581 23	11,581 23
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	7,385 56	4,810 65	11,581 23	23,777 44
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc		529 30		529 30
Buctouche, bureau de poste, etc	500 00			500 00
Campbellton, bureau de poste, etc	424 32	126 06		550 38
Chatham, bureau de poste, etc. (allonge)	2,305 62	145 74		2,451 36
" station de la quarantaine		600 00		600 00
Dalhousie, bureau de poste, etc		742 09		742 09
Fairville, bureau de poste, etc		298 80		298 80
" bureau de poste, etc., pouvoir des machines			30 00	30 00
Frédéricton, bureau de l'ingénieur de district		393 00		393 00
" édifice de l'immigration		50 18		50 18
" édifice public (nouveau)	76,434 86			76,434 86
" bureau de poste, etc. (vieux)		519 66		519 66
Grand-Falls, bureau de poste, etc	1,714 02	20 45		1,734 47
Hampton, bureau de poste, etc	14,938 35			14,938 35
Hartland, bureau de poste, etc	7 02			7 02
Hillsborough, bureau de poste, etc		70 19		70 19
Marysville, bureau de poste, etc		45 61		45 61
Milltown, bureau de poste, etc	491 38			491 38
Moncton, bureau de poste, etc		1,087 34		1,087 34
Newcastle, bureau de poste, etc	2,816 71	43 80		2,860 51
Richibucto, bureau de poste, etc		543 15		543 15
St-George, bureau de poste, etc	236 88			236 88
St-Jean, douane	14,827 15	512 42		15,339 57
" bureau de l'ingénieur de district		16 00		16 00
" manège militaire	77,081 31			77,081 31
" édifice d'immigration	2,182 64	545 00		2,727 64

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—(Fin).				
St-Jean, Partridge Island, station de la quarantaine..	26,055 79			26,055 79
" " " renouvel. de l'app. de l'eau.	14,914 29			14,914 29
" bureau de poste (nouveau)	101,826 92			101,826 92
" bureau de poste (vieux)	3,478 20	77 02		3,555 22
" banque d'épargnes		866 40		866 40
" édifice d'immigration, ouest		70 32		70 32
" bureau de poste ouest (Carleton)		657 00		657 00
Saint-Stephen, bureau de poste, etc		259 52		259 52
Sackville, bureau de poste, etc	8,088 20	1 92		8,090 12
Shediac bureau de poste, etc	157 00			157 00
Sussex bureau de poste, etc	230 00	1,044 26		1,274 26
Tracadie Lazaretto	5,752 37	37 00		5,789 37
Woodstock bureau de poste, etc		154 69		154 69
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Nouveau-Brunswick (pour détails voir page 47)			49,654 13	49,654 13
Totaux, Nouveau-Brunswick	354,463 03	9,456 92	49,654 13	413,604 08
Québec.				
Acton Vale, bureau de poste, etc		19 27		19 27
Arthabaskaville, bureau de poste, etc		2,525 25		2,525 25
Aylmer, bureau de poste, etc	2,761 50	71 89		2,833 39
Beauharnois, bureau de poste, etc		481 24		481 24
Beauport, bureau de poste, etc	285 02			285 02
Berthierville, bureau de poste, etc		89 11		89 11
Bolton Centre, bureau de poste, etc. (Co. Brome)		1 66		1 66
Buckingham, bureau de poste, etc		53 35		53 35
Cap Rouge, ferme expérimentale	10,191 67			10,191 67
Chicoutimi bureau de poste, etc		208 44		208 44
Coaticook, arsenal	104 58			104 58
" bureau de poste, etc	2,194 01	73 41		2,267 42
Cookshire, bureau de poste, etc		127 53		127 53
D'Israeli, bureau de poste, etc	16 60			16 60
Drummondville, bureau de poste, etc		405 95		405 95
Dundee, Douane		215 23		215 23
East Angus, bureau de poste, etc	199 58			199 58
Farnham, ferme expérimentale, préparation du tabac.	303 34			303 34
" bureau de poste, etc		857 18		857 18
Fraserville, bureau de poste, etc	629 26	61 53		690 79
Gaspé, bureau de poste, etc	392 92			392 92
Granby, bureau de poste, etc		591 53		591 53
Grand Mère, bureau de poste, etc	4,473 18			4,473 18
Grosse Isle, station de la quarantaine, amélioration..	23,673 18			23,673 18
" station de la quarant., édifices nouveaux.	79,163 96			79,163 96
Hochelaga, bureau de poste, etc	805 00	739 03		1,544 03
Hull, bureau de poste		126 55		126 55
Iberville, bureau de poste, etc		20 90		20 90
Joliette, arsenal		62 68		62 68
" bureau de poste, etc	216 34	579 76		796 10
Jonquières, bureau de poste, etc	3,830 72			3,830 72
Knowlton, bureau de poste et arsenal		79 65		79 65
Lachine, bureau de poste, etc	18,998 45	7 50		19,005 95
Lachute, bureau de poste, etc		123 43		123 43
Laprairie, bureau de poste, etc		343 00		343 00
L'Assomption, bureau de poste, etc		18 60		18 60
Lauzon, basin de radoub, bureau de l'ingénieur		18 00		18 00
L'Epiphanie, bureau du Revenu de l'Intérieur		69 50		69 50
Lévis, arsenal et hangar à canon	16,746 30			16,746 30
" bureau de poste, etc	1,079 88	225 65		1,305 53
Longueuil, bureau de poste, etc		145 94		145 94
Loretteville, bureau de poste, etc	2,346 25			2,346 25

Partie II—Etat A—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
Edifices Publics—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Louiseville, bureau de poste, etc	16,347 44			16,347 44
Magog, bureau de poste, etc		643 69		643 69
Maisonneuve, bureau de poste, etc. (voir station postal "M," Montreal).				
Marieville, bureau de poste, etc		936 42		936 42
Matane, bureau de poste, etc	4,570 70			4,570 70
Mégantic, bureau de poste, etc	2,998 38	64 45		3,062 83
Montmagny, bureau de poste, etc		404 17		404 17
Montréal, station Bonaventure, chambre des malles	702 05			702 05
" bureau des messageries, (vieil édifice)	1,277 04	160 30		1,437 34
" douanes	9,003 75			9,003 75
" bureau des douanes (canal)		3 80		3 80
" bureau de l'ingénieur de district, (édifice Shaughnessy)	974 00	177 35		1,151 35
" Entrepôt de vérification (neuf)	749,767 35			749,767 35
" Entrepôt de vérification (vieux)	4,066 56	255 98		4,322 54
" Entrepôt de vérific., pouvoir des machines			591 96	591 96
" édifice d'immigration		185 85		185 85
" immigration, pouvoir des machines			36 00	36 00
" bureau du Revenu de l'Intérieur	1,863 30	61 75		1,925 05
" Agence de la Marine et des Pêcheries (édifice Shaughnessy)		209 35		209 35
" nouvel hopital de détention	129,999 77			129,999 77
" bureau de poste (central)	176,427 31	266 45		176,693 76
" bureau de poste, pouvoir des ascenseurs, etc.			4,335 03	4,335 03
" b. de p., tunnel en dessous de la r. Fortific.	2,285 00			2,285 00
" Station Postale "A", rue St-Jacques	61 44	37 23		98 67
" Station Postale "B", Ste-Catherine, ouest.	971 74	3,723 48		4,695 22
" Station Postale "C", rue Amherst	26,374 63	375 57		26,750 20
" Station Postale "D", Pointe St-Charles		649 99		649 99
" Station Postale "E", Mile End	1,167 85	700 00		1,867 85
" Station Postale "F", rues Notre-Dame et Richmond	25,930 12	9 00		25,939 12
" Station Postale "G", division St-Laurent	12,563 62			12,563 62
" Station Postale "H", pour remplacer la Station Postale "B"	199,915 77			199,915 77
" Station Postale "L", Westmount	39,937 23	8 40		39,945 63
" Station Postale "M", Maisonneuve	12 16			12 16
" Station Postale "N", 101 rue Ste-Catherine Est	871 78	383 36		1,255 14
" Station Postale "S", quartier Emard	3,470 76	46 53		3,517 29
" Station Windsor, chambre des malles		401 78		401 78
Murray Bay, bureau de poste, etc	70 42			70 42
Nicolet, bureau de poste, etc		497 50		497 50
Nominingue, édifice d'immigration	37 40			37 40
Peribonka, édifice d'immigration		3 75		3 75
Pierreville, bureau de poste, etc		13 86		13 86
Plessisville, bureau de poste, etc		187 68		187 68
Québec, bureau des Archives, 23 rue St-Louis		27 99		27 99
" Citadelle, quartiers du Gouverneur Général	8,417 05	9 00		8,426 05
" douanes	14,014 19	3,917 87		17,932 06
" " pouvoir pour machines			762 17	762 17
" hôpital de détention		1,799 82		1,799 82
" manège militaire (agrandissement)	18,720 31			18,720 31
" Est, (Saint-Roch) bureau de poste		545 71		545 71
" " " pouvoir pour machines			62 50	62 50
" entrepôt de vérification		850 33		850 33
" " " pouvoir pour machine.			175 00	175 00
" édifice d'immigration (jetée Louise) nouvel édifice	185,678 19			185,678 19
" édifice d'immigration (jetée Louise) vieil édifice		1,217 15		1,217 15
" cottages d'isolation, parc Savard	308 59			308 59

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Québec, école de Marine.—116 Côte de la Montagne		506 81		506 81
" observatoire		40 78		40 78
" bureau de poste (agrandissement)	78,137 30	4,146 02		82,283 32
" " " pouvoir pour machines			1,200 00	1,200 00
" station postale "B", rue Saint-Pierre	2,591 76	192 40		2,784 16
" améliorations de la rivière Saint-Charles—Bureau de l'ingénieur		14 00		14 00
" bureau de poste de Saint-Sauveur	31,866 57	26 75		31,893 32
Richmond, bureau de poste, etc		100 91		100 91
Rigaud, bureau de poste, etc	2,109 85	34 84		2,144 69
Rimouski, bureau de l'ingénieur		146 47		146 47
" bureau de poste, etc		343 11		343 11
Roberval, hangar d'immigration		9 95		9 95
" bureau de poste, etc	13,895 96			13,895 96
Rock-Island, bureau de poste, etc	10,035 02	1 60		10,036 62
Ste-Agathe-des-Monts, bureau de poste, etc	83 00			83 00
St-Armand, douane		198 60		198 60
St-Eustache, bureau de poste, etc		204 59		204 59
St-Gabriel de Brandon, bureau de poste, etc	9,997 59	100 00		10,097 59
St-George-Est (Beauce), bureau de poste, etc		548 14		548 14
St-Henri, bureau de poste, etc	1,006 80	512 70		1,519 50
St-Hyacinthe, bureau du Revenu de l'Intérieur		33 45		33 45
" bureau de poste, etc		135 86		135 86
St-Jérôme, bureau de poste, etc		3,457 33		3,457 33
St-Jean, douane		40 73		40 73
" bureau de poste, etc		481 09		481 09
St-Lambert, bureau de poste, etc	9,557 87	3 54		9,561 41
St-Laurent, bureau de poste, etc	24,845 49			24,845 49
St-Ours, bureau de poste, etc	2,481 60			2,481 60
St-Romuald d'Etchemin, bureau de poste, etc	31 00			31 00
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc	20,003 40	30 50		20,033 90
Shawinigan-Falls, bureau de poste, etc	11,738 02	116 95		11,854 97
Shawville, bureau de poste, etc	1,793 60			1,793 60
Sherbrooke, bureau de poste, etc	1,976 13	940 15		2,916 28
Sorel, bureau de poste, etc	136 86	643 53		780 39
" chantiers maritimes, M. de la Marine et Pêch.				87 78
Stanstead-Plain, bureau de poste, etc	1,577 12			1,577 12
Terrebonne, bureau de poste, etc		33 27		33 27
Thetford-Mines, bureau de poste, etc	1,080 74	360 69		1,441 43
Trois-Rivières, édifice public, nouvel	891 97	596 27		1,488 24
" bureau de poste, etc		1,260 39		1,260 39
Valleyfield, bureau de poste, etc	1,830 05	247 31		2,077 36
Verdun, bureau de poste, etc	10,182 67			10,182 67
Victoriaville, bureau de poste, etc		733 08		733 08
Waterville, bureau de poste, etc	1,615 63			1,615 63
Weedon Station, bureau de poste etc		23 05		23 05
Westmount, édifice public—Voir Montréal, station postale "L."				
Chauffage, éclairage, eau., pour tous les édifices de Québec (pour détails, voir page 50)			251,132 27	251,132 27
Totaux, Québec	2,046,683 64	43,470 96	258,294 93	2,348,449 53
EDIFICES D'OTTAWA.				
Edifices des ministères—				
Edifice des douanes (nouvel)	499,087 53			499,087 53
" de l'Est—Addition	97,266 35			97,266 35
" de l'Ouest—Ascenseur	8,473 07			8,473 07
Améliorations des lavabos	8,933 74			8,933 74
Edifice Langevin—Améliorations de l'appareil de chauffage	10,028 62			10,028 62

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES D'OTTAWA—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Edifices des ministères—*Fin.*				
Edifices du parlement—Améliorations	13,668 39			13,668 39
Edifices des ministères et du parlem., généralement—				
Protection contre le feu	15,705 31			15,705 31
Terrains (y compris le parc Major)			28,603 23	28,603 23
" enfouissement des fils électriques	12,049 52			12,049 52
" pavage	9,926 64			9,926 64
" Chemin des Amoureux—Améliorations	12,894 21			12,894 21
" enlèvement de la neige			2,225 38	2,225 38
Pouvoir pour les ascenseurs			10,052 81	10,052 81
Posage de nouveaux fils électriques dans les édifices du parlement et des ministères	43 78			43 78
Réparations et ameublement		374,848 54		374,848 54
Articles d'installation en acier	51,369 03			51,369 03
Service du téléphone			32,908 80	32,908 80
Sites pour les nouveaux édifices des ministères—				
Rue Sussex	10,679 13			
Rue Wellington Est	4,220 24			1,519,599 22
Rue Wellington-Ouest	1,504,699 85			
Observatoire astronomique	30,481 09			30,481 09
Ferme expérimentale	78,018 83			78,018 83
Station d'essai des combustibles	4,408 79			4,408 79
Edifice des Mines rue Sussex	13,544 14			13,544 14
Galerie Nationale des Arts (peintures)	98,861 58		720 00	99,581 58
Imprimerie Nationale	7,000 29			7,000 29
Hôtel des Monnaies—Raffinerie (nouvel étage)	4,318 75			4,318 75
Rideau-Hall	182,854 46	29,551 29	51,249 54	263,655 29
Terrains ... 22,321 82				
Neige ... 1,740 64			34,282 46	34,282 46
Combustible et lumière ... 9,500 00				
Gardien ... 720 00				
Musée Victoria	16,026 84			16,026 84
Chauffage, éclairage, etc., pour tous les édifices publics d'Ottawa (pour détails voir page 50)			536,125 24	536,125 24
Totaux, édifices d'Ottawa	2,694,560 18	404,399 83	696,167 46	3,795,127 47
EDIFICES PUBLICS.				
Ontario.				
Acton, bureau de poste, etc	16,167 27			16,167 27
Alexandria, bureau de poste, etc		581 35		581 35
Almonte, bureau de poste, etc	3,432 63	884 22		4,316 85
Amherstburg, bureau de poste, etc		1,257 51		1,257 51
Arnprior, bureau de poste, etc		22 19		22 19
Athens, bureau de poste, etc	6,469 17			6,469 17
Aurora, bureau de poste, etc	2,360 69			2,360 69
Aylmer-Ouest, bureau de poste, etc	24,364 00			24,364 00
Barrie, manège militaire	183 95			183 95
" bureau de poste—Addition)	18,041 32	382 80		18,424 12
Belleville, bureau de poste, etc		481 35		481 35
Berlin, bureau de poste, etc	275 43	168 92		444 35
Bowmanville, bureau de poste, etc	678 90	89 10		768 00
Bracebridge, bureau de poste, etc	24,825 92			24,825 92
Brampton, bureau de poste, etc	5,001 10	85 28		5,086 38
Brantford, arsenal, terrain pour parade militaire		250 00		250 00
" manège militaire (nouveau)	15,778 46			15,778 46
" édifice public (nouveau)	169,985 65			169,985 65
" bureau de poste, etc. (ancien)		355 14		355 14
Bridgeburg, bureau de poste, etc		956 48		956 48
Brockville, bureau de poste, etc	3,000 65	905 14		3,905 79
Brussels, bureau de poste, etc	15 00			15 00
Burford, bureau de poste, etc.	2,034 15			2,034 15

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.
Ontario—Suite.				
Burk's Falls, bureau de poste, etc	1,175 05			1,175 05
Caledonia, bureau de poste, etc		62 13		62 13
Campbellford, bureau de poste, etc	15 26			15 26
Carleton Place, bureau de poste, etc	3,980 00	204 08		4,184 08
Cayuga, bureau de poste, etc		17 00		17 00
Chatham, manège militaire, etc		2 50		2 50
Chatham, bureau de poste, etc		510 60		510 60
Chesley, bureau de poste, etc	10,951 11			10,951 11
Clinton, bureau de poste, etc	144 00	61 05		205 05
Cobalt, bureau de poste, etc		453 83		453 83
Cobourg, édifice d'immigration		62 25		62 25
" bureau de poste, etc		514 03		514 03
Collingwood, bureau de poste, etc	31,931 39			31,931 39
Cornwall, bureau de poste, etc		102 79		102 79
Deseronto, bureau de poste, etc		16 43		16 43
Dresden, bureau de poste, etc	4,841 59	26 25		4,867 84
Dundas, bureau de poste, etc	30,010 73			30,010 73
Dunnville, bureau de poste, etc	7,353 99			7,353 99
Durham, bureau de poste, etc	132 00			132 00
Eganville, bureau de poste, etc	10,187 95			10,187 95
Elmira, bureau de poste, etc	2,960 63			2,960 63
Elora, bureau de poste, etc		917 06		917 06
" bureau de poste, etc., pouvoir p. machineries			7 95	7 95
Elmwood, bureau de poste, etc		49 30		49 30
Essex, bureau de poste, etc	1,547 94	8 80		1,556 74
Exeter, bureau de poste, etc	3,021 50			3,021 50
Fergus, bureau de poste, etc		715 33		715 33
" " pouvoir p. machineries			25 85	25 85
Forest, bureau de poste, etc	1,954 45			1,954 45
Fort-Frances, bureau de poste, etc	1,546 58	4 80		1,551 38
Fort-William, entrepôt de vérification	16,342 05			16,342 05
" manège militaire	181 67			181 67
" édifice d'immigration		72 00		72 00
" bureau de poste, etc	764 91	371 35		1,136 26
Galt, manège militaire	136 70			136 70
" bureau de poste, etc	874 69	129 55		1,004 24
Gananoque, douane		15 30		15 30
" bureau de poste, etc	24,595 56	54 42		24,649 98
Georgetown, bureau de poste, etc	1,303 58			1,303 58
Glencoe, bureau de poste, etc		13 50		13 50
Goderich, bureau de poste, etc		93 50		93 50
Gore-Bay, édifice d'immigration		5 00		5 00
Gravenhurst, bureau de poste, etc	1,242 11			1,242 11
Grimsby, bureau de poste, etc	15,097 35			15,097 35
Guelph, ferme expérimentale		35 05		35 05
" bureau de poste, etc		1,200 57		1,200 57
Hamilton, douane, (vieil édifice)		58 03		58 03
" entrepot de vérification	55 31			55 31
" revenu de l'intérieur		338 97		338 97
" station postale "B"	12,719 15	13 51		12,732 66
" bureau de poste, etc.—Agrandissement et améliorations	120,283 90	1,095 95		121,379 85
" bureau de poste, etc., pouvoir p. machiner.			44 04	44 04
Hanover, bureau de poste, etc	807 07			807 07
Harriston, bureau de poste, etc		896 27		896 27
Hawkesbury, bureau de poste, etc		36 32		36 32
Hespeler, bureau de poste, etc	3,090 15			3,090 15
Huntsville, bureau de poste, etc	2,028 00			2,028 00
Ingersoll, manège militaire	6,693 85			6,693 85
" bureau de poste—Addition	232 81	69 51		302 32
Kemptville, bureau de poste, etc	8,313 27			8,313 27
Kenora, bureau de poste, etc		550 80		550 80
Kincardine, bureau de poste, etc		432 99		432 99

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario – Suite.				
Kingston, douane		2,051 40		2,051 40
" bureau de poste	15,215 74	1,250 99		16,466 73
" bureau de poste et douane—améliorations des terrains, etc	5,999 24			5,999 24
" Collège R. M., dortoir additionnel pour cadets	62,053 69			62,053 69
Kingsville, bureau de poste, etc	408 43			408 43
Lakefield, bureau de poste, etc	644 85			644 85
Leamington, bureau de poste, etc	664 91	14 95		679 86
Lindsay, bureau de poste, etc	1,355 20	160 32		1,515 52
Listowel, bureau de poste, etc		3,209 68		3,209 68
London, douane	5,057 49	929 32		5,986 81
" bâtisse d'immigration		13 81		13 81
" bureau de poste	130,332 28	829 32		131,161 60
Markham, bureau de poste, etc.—Terrain additionnel	1,215 25			1,215 25
Midland, bureau de poste, etc	40,407 07	64 50		40,471 57
Mildmay, bureau de poste, etc	1,318 25			1,318 25
Millbrook, bureau de poste, etc	1,121 45			1,121 45
Milton, bureau de poste, etc	517 45			517 45
Milverton, bureau de poste, etc	1,066 61			1,066 61
Mitchell, bureau de poste, etc	4,533 92	52 45		4,586 37
Morrisburg, bureau de poste, etc	2,508 40			2,508 40
Mount-Forest, bureau de poste, etc		1,590 20		1,590 20
Napanee, manège militaire	161 93			161 93
" bureau de poste, etc.—Fils électriques	46 68	146 25		192 93
New-Hamburg, bureau de poste, etc	36 60			36 60
Newmarket, bureau de poste, etc	4,259 65			4,259 65
Niagara-Falls, arsenal	6,535 05			6,535 05
" bureau de poste, etc	2,512 76	682 54		3,195 30
North-Bay, bureau de poste, etc		393 88		393 88
Norwich, bureau de poste, etc	1,808 50			1,808 50
Orangeville, bureau de poste, etc		1,063 57		1,063 57
Orillia; bureau de poste, etc—Addition	609 30	48 55		657 85
Oshawa, bureau de poste—Addition	5,423 61	114 25		5,537 86
Owen-Sound, manège militaire	99 10			99 10
" bureau de poste, etc		184 49		184 49
Palmerston, bureau de poste, etc	3,008 99			3,008 99
Paris, bureau de poste, etc—Addition	12,953 44			12,953 44
Parkhill, bureau de poste, etc		43 70		43 70
Parry-Sound, bureau de poste, etc	5,880 45	18 00		5,898 45
Pembroke, manège militaire	889 02			889 02
" bureau de poste, etc	13,045 74	133 65		13,179 39
Perth, bureau de poste, etc	3,198 34	20 00		3,218 34
Peterborough, douane—Agrandissement	514 39	98 35		612 74
" manège militaire		3 00		3 00
" nouvel édifice public—Douane et revenu de l'Intérieur	15,085 04			15,085 04
" bureau de poste	4,201 00	730 57		4,931 57
Petrolea, bureau de poste, etc		42 18		42 18
Picton, bureau de poste, etc		906 61		906 61
Port-Arthur, arsenal et manège militaire	104,051 63			104,051 63
" entrepôt de vérification	1,119 07			1,119 07
" bureau de l'ingénieur de district		141 05		141 05
" édifice d'immigration		79 02		79 02
" bureau de poste	6,957 59	381 62		7,339 21
Port-Colborne, bureau de poste, etc	431 75	247 30		679 05
Port-Hope, bureau de poste, etc		938 59		938 59
Port-Perry, bureau de poste, etc	13,610 53			13,610 53
Prescott, douane		127 64		127 64
" édifice de la Marine et des Pêcheries		196 81		196 81
" bureau de poste—Nouvelles chaudières, etc.	1,000 00	199 76		1,199 76
Preston, bureau de poste, etc	8,754 09			8,754 09
Renfrew, bureau de poste, etc	4,009 14	133 35		4,142 49

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
St. Catharines, bureau de poste, etc		340 40		340 40
St. Mary's, bureau de poste, etc		158 28		158 28
St. Thomas, bureau de poste, etc	1,237 66	384 56		1,622 22
Sandwich, bureau de poste, etc		9 30		9 30
Sarnia, manège militaire		25 20		25 20
" édifice d'immigration		34 50		34 50
" bureau de poste, etc	1,628 27	475 70		2,103 97
Sault-Ste-Marie, édifice d'immigration		25 00		25 00
" bureau de poste, etc	11,995 72	701 15		12,696 87
Seaf rth, bureau de poste, etc	7,169 46	19 90		7,189 36
Shelburne, bureau de poste, etc	5,452 65			5,452 65
Simcoe, bureau de poste, etc		221 98		221 98
Smiths Falls, bureau de poste, etc	130 90	73 23		204 13
Southampton, bureau de poste, etc	1,003 64			1,003 64
Steelton, bureau de poste, etc	6,346 21			6,346 21
Stratford, bureau de poste, etc	2,078 22	346 77		2,424 99
Strathroy, station entomologique		23 60		23 60
" bureau de poste, etc		178 37		178 37
Sudbury, bureau de poste, etc	5,792 14			5,792 14
Tilbury, bureau de poste, etc	11,456 83			11,456 83
Tilsonburg, bureau de poste, etc	5,480 53	46 20		5,526 73
Thorold, douane		323 67		323 67
Toronto, entrepôt de vérification	215,026 80	102 58		215,129 38
" " " pouvoir pour machines			168 00	168 00
" douane	556 22	656 10		1,212 32
" " pouvoir pour élévateurs			141 36	141 36
" bureau des messageries des douanes		294 13		294 13
" édifice d'immigration		129 30		129 30
" édifice du revenu de l'intérieur	1,331 44	249 67		1,581 11
" " " pouvoir p. machines			17 16	17 16
" agence de la Marine et des Pêcheries		161 82		161 82
" observatoire météorologique		105 40		105 40
" édifices militaires (casernes)	2,797 97			2,797 97
" " (nouveaux magasins)	2,162 31			2,162 31
" garage p. automobiles des postes (rue Richmond) pouvoir pour machines			165 88	165 88
" garage pour camions automobiles des postes (rue Duchess)	218 29			218 29
" bureau de poste (édifice actuel)	6,855 11	15,928 73		22,783 84
" " pouvoir pour ascenseurs			358 64	358 64
" " site pour agrandissement	733,334 30			733,334 30
" station postale "A"	1,526 05	732 34		2,258 39
" " "A," pouvoir p. machines			161 60	161 60
" " "B"		10 70		10 70
" " "C"		304 81		304 81
" " "D"	809 39	586 40		1,395 79
" " "E"	30,657 84	310 23		30,968 07
" " "F"		542 02		542 02
" " "G" (Est)	24,596 10	52 37		24,648 47
" " "G" pouvoir p. machines			14 02	14 02
" " "H"		533 40		533 40
" " "K" (Nord)	2,417 00	56 17		2,473 17
" bureau de l'inspecteur des bateaux		286 10		286 10
" bureau des Commissaires des Chemins de fer (édifice Temple)		220 85		220 85
Trenton, bureau de poste, etc	23 06	205 86		228 92
Uxbridge, bureau de poste, etc	12,317 62	34 25		12,351 87
Walkerton, bureau de poste, etc		584 57		584 57
Walkerville, bureau de poste, etc	504 76			504 76
Wallaceburg, bureau de poste, etc	8 19	1 00		9 19
Waterloo, bureau de poste, etc	7,720 00	28 81		7,748 81
Watford, bureau de poste, etc	65 20			65 20

Partie II—Etat A—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
Edifices publics.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.				
Welland, bureau de poste, etc	251 62	244 98	....	496 60
West Lorne, bureau de poste, etc	1,026 60	....	....	1,026 60
Weston, bureau de poste, etc	28 20	....	....	28 20
Whitby, bureau de poste, etc	....	17 60	....	17 60
Wiarton, bureau de poste, etc	97 97	....	....	97 97
Windsor, édifice de la douane (quai de la Traverse)	....	246 66	....	246 66
" bureau de poste, etc	2,032 45	250 25	....	2,282 70
Wingham, bureau de poste, etc	4,213 02	32 35	....	4,245 37
Woodstock, bureau de poste, etc	....	726 21	....	726 21
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics d'Ontario (pour détails voir page 52)	....	....	200,710 21	200,710 21
Totaux, Ontario (édifices d'Ottawa non compris)	2,224,863 95	59,895 44	201,814 71	2,486,574 10
Manitoba.				
Boissevain, bureau de poste, etc	4,782 85	....	....	4,782 85
Brandon, ferme expérimentale	18,849 80	....	....	18,849 80
" édifice d'immigration	....	466 42	....	466 42
" bureau de poste—Addition	42,863 96	183 32	....	43,047 28
Carberry, bureau de poste, etc	55 48	....	....	55 48
Carman, bureau de poste, etc	7,973 24	....	....	7,973 24
Dauphin, bur. de la div. forestière (édifice Malcolm)	....	79 75	....	79 75
" bureau de poste, etc	2,886 25	62 25	....	2,948 50
Elkhorn, bureau de poste, etc	1,882 95	....	....	1,882 95
Emerson, bureau d'immigration	....	100 82	....	100 82
" bureau de poste, etc	....	259 15	....	259 15
" " pouvoir pour machines	....	....	4 30	4 30
Gretna, bureau de poste, etc	3,041 85	....	....	3,041 85
Kellwood, bureau des forêts	....	8 50	....	8 50
Manitou, bureau de poste, etc	1,192 10	....	....	1,192 10
Melita, bureau de poste, etc	36 15	....	....	36 15
Minnedosa, bureau de poste, etc	40,091 82	....	....	40,091 82
Morden, bureau de poste, etc	35,124 15	....	....	35,124 15
Neepawa, bureau de poste, etc	....	246 59	....	246 59
Oak Lake, bureau de poste, etc	2,284 05	....	....	2,284 05
Portage-la-Prairie, arsenal	....	427 33	....	427 33
" " bureau de poste	....	1,227 46	....	1,227 46
Rivers, bureau de poste, etc	13 30	....	....	13 30
Saint-Boniface, bureau de poste, etc	....	389 93	....	389 93
" pouvoir pour machines	....	....	17 56	17 56
St-James, manège militaire	6,191 69	....	....	6,191 69
Selkirk, bureau de poste, etc	....	69 50	....	69 50
Souris, manège militaire	26 45	....	....	26 45
" bureau de poste, etc	....	761 45	....	761 45
Sprague, douane	....	123 00	....	123 00
Stonewall, bureau de poste, etc	3,497 65	....	....	3,497 65
Virden, bureau de poste, etc	21,343 22	....	....	21,343 22
Whitewater, bureau des forêts	....	146 73	....	146 73
Winnipeg, bureau de l'assistant receveur général	1,798 82	....	....	1,798 82
" douane	4,235 10	663 18	....	4,898 28
" " pouvoir pour machines	....	....	108 06	108 06
" manège militaire	87,175 81	....	....	87,175 81
" entrepôt de vérification	6,044 85	526 11	....	6,570 96
" " " pouvoir p. machines	....	....	187 32	187 32
" édifice pour l'exposition du grain (édifice d'immigration n° 5)	5,486 81	13 80	....	5,500 61
" édifices d'immigration	1,944 53	4,814 45	....	6,758 98
" " " pouvoir p. ascenseurs	....	....	46 84	46 84
" Affaires des Sauvages et bureau des poids et mesures (édifice Bawlf)	830 17	19 99	....	850 16
" bureau de poste	20,726 83	386 35	....	21,113 18

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite.				
Winnipeg, bureau de poste, pouvoir pour machines..			422 31	422 31
" station postale "A"	1,360 95	121 36		1,482 31
" station postale "B"		271 97		271 97
" station postale "C" (sud)	18,549 25	824 57		19,373 82
" bureau de poste, pouvoir pour machines..			8 72	8 72
" station postale "D" (ouest)	35,766 92	101 05		35,867 97
" bureau du commissaire des chem. de fer	774 30	96 99		871 29
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour toutes les bâtisses de Manitoba (voir détails, page 53)			81,070 83	81,070 83
Totaux, Manitoba	376,831 30	12,392 02	81,865 94	471,089 26
Saskatchewan.				
Alsask, bâtisse d'immigration		36 75		36 75
Battleford, bureau de poste, etc	1,481 27	92 99		1,574 26
Biggar, bâtisse d'immigration	103 00			103 00
Canora, bureau de poste, etc.	45 35			45 35
Carlyle, station forestière		67 19		67 19
Estevan, bureau de poste, etc	506 52	529 29		1,035 81
Gravelbourg, bureau de poste, etc		174 60		174 60
Hudson Bay Junction, bureau de poste, etc		37 75		37 75
Humboldt, bureau des terres fédérales		25 20		25 20
" bureau de poste, etc	14,798 45	434 60		15,233 05
Indian-Head, ferme expérimentale	27,818 17			27,818 17
" bureau de branche forestière	5,682 28	109 00		5,791 28
Jedborough, bureau forestier		70 02		70 02
Kindersley, bureau de poste, etc	24 50			24 50
Lloydminster, bâtisse d'immigration		1 00		1 00
" bureau de poste, etc.	8,466 33	11 70		8,478 03
Macklin, bâtisse d'immigration		214 05		214 05
Maple-Creek, bureau des terres fédérales		72 88		72 88
" bâtisse d'immigration		55 98		55 98
" bureau de poste, etc		1,740 93		1,740 93
Melfort, bureau de poste, etc	18,445 52	19 05		18,464 57
Moosejaw, entrepôt de vérification des douanes	50,055 80			50,055 80
" bureau des terres fédérales		363 60		363 60
" salle d'immigration	22,149 05	22 95		22,172 00
" nouvel édifice public	123,029 20			123,029 20
" bureau de poste		762 05		762 05
North-Battleford, bâtisse d'immigration		23 10		23 10
" bureau de poste, etc	65,114 12	4 04		65,118 16
North-Portal, bâtisse d'immigration	153 00			153 00
Prince-Albert, bureau des terres fédérales		248 26		248 26
" manège militaire	12 03			12 03
" bur. de la br. forestière (édifi. Baker).	531 90	88 25		620 15
" bureau d'immigration		41 00		41 00
" bureau de poste, etc	1,028 82	2,420 04		3,448 86
Régina, bureau de l'assistant Receveur-Général	50,035 02			50,035 02
" arsenal et manège militaire	208 74			208 74
" entrepôt de vérification des douanes	65,449 26	7 80		65,457 06
" bureau des terres fédérales		622 43		622 43
" bureau d'immigration		58 20		58 20
" bureau de poste (installations, etc.)	8,126 31	304 00		8,430 31
" bureau de poste, pouvoir pour machines			262 50	262 50
Rosthern, ferme expérimentale	652 17			652 17
Saskatoon, entrepôt de vérification des douanes	19 25			19 25
" bureau de la pépinière forestière	28,738 84			28,738 84
" édifice d'immigration		19 60		19 60
" bureau du Revenu de l'Intérieur		214 70		214 70
" bureau de poste (vieux)—addition	3,565 37	298 20		3,863 57
" nouvel édifice public	100,045 55			100,045 55

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Suite.				
Scott, ferme expérimentale	606 53			606 53
Swift Current, bureau des terres fédérales		77 86		77 86
" " bureau de poste, etc	25,042 41	245 48		25,287 89
Tisdale, édifice d'immigration		22 50		22 50
Unity, édifice d'immigration	100 60	2 30		102 90
Wadena, édifice d'immigration	3,351 00	187 45		3,538 45
Weyburn, bureau de poste, etc	37,651 23	12 55		37,663 78
Wilkie, bâtisse d'immigration	5 50	18 00		23 50
" bureau de poste, etc	10,074 03			10,074 03
Yonkers, bureau d'immigration		18 00		18 00
Yorkton, bureau d'immigration		8 01		8 01
" bureau de poste, etc		993 47		973 47
Chauff., éclair., eau, etc., pour tous les édifices pub. de Saskatchewan (pour détails voir page 55)			65,928 81	65,928 81
Totaux, Saskatchewan	673,117 12	10,756 82	66,191 31	750,065 25
Alberta.				
Athabaska Landing, salle d'immigration	3,794 00	186 50		3,980 50
Banff, bâtisse pour parcs fédéraux		239 89		239 89
Bassano, bureau de poste, etc	84 52			84 52
Calgary, bureau de l'assistant Receveur Général	50,000 00			50,000 00
" entrepôt de vérification des douanes	284,931 24	436 12		285,367 36
" édifi. des branches forestières et d'irrigation.	35,040 00			35,040 00
" bureau de l'inspecteur du gaz et d'irrigation et de l'électricité (édifice Cadogan)		145 10		145 10
" édifice d'immigration	17,978 54	180 04		18,158 58
" bureau du commissaire d'irrigation (édifice Leeson & Lineham)	2,196 68	899 73		3,096 41
" nouveau bureau de poste	37,195 24			37,195 24
" vieux bureau de poste	561 31	796 13		1,357 44
" bureau de poste, pouvoir pour machines			237 50	237 50
" bur. du commissaire d ch. de f. (édi. Bonner).		69 65		69 65
" bureau de poste (temporaire)	1,623 43	435 44		2,058 87
" bur. de poste, (temp.) pouvoir pour machine.			50 00	50 00
Castor, bureau de poste, etc	65 30			65 30
Edmonton, entrepôt de vérification des douanes	63,126 75			63,126 75
" bureau des terres fédérales	738 68	220 61		959 29
" nouveau manège militaire	638 60			638 60
" bureau d'immigration		573 46		573 46
" bureau du Revenu de l'Intérieur		165 00		165 00
" station météorologique		18 00		18 00
" bureau de poste	3,492 96	5,550 99		9,043 95
" bureau de poste, pouvoir pour machines			705 95	705 95
Edson, édifice d'immigration		1 80		1 80
Grand-Prairie, bureau des terres fédérales		148 00		148 00
Grouard, bureau des terres fédérales	860 75	127 45		988 20
High-River, bureau de poste, etc	2,284 05			2,284 05
Hinton, bureau forestier		52 73		52 73
Jasper Park—bureau du surintendant		84 95		84 95
Lacombe ferme expérimentale	476 31			476 31
Lethbridge, édifice des douanes et bur. des terres féd.		228 81		228 81
" ferme expérimentale	3,205 07			3,205 07
" édifice d'immigration		205 23		205 23
" bur. du Revenu de l'Intérieur (édifice Hull)		41 43		41 43
" bureau de poste		182 47		182 47
" nouvel édifice public	147,621 15			147,621 15
Macleod, bureau de poste		17 15		17 15
" bureau de poste	26 65			26 65

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Suite.				
Medicine-Hat, bureau des terres fédérales		16 00		16 00
" bâtisse d'immigration	31 55	48 73		80 28
" bureau de poste, etc	2,386 54	1,788 79		4,175 33
North-Cooking-Lake, bureau du garde-forestier		51 42		51 42
Red-Deer, bureau de poste, etc	1,574 42	326 53		1,900 95
Strathcona, arsenal	186 84			186 84
" bâtisse d'immigration		27 85		27 85
" bureau de poste, etc.	6,098 20	314 48		6,412 68
Vegreville, bâtisse d'immigration		664 97		664 97
" bureau de poste, etc	67 89			67 89
Vermilion, bureau d'immigration		359 00		359 00
" bureau de poste, etc	10,138 39	409 22		10,547 61
Viking, bâtisse d'immigration		6 50		6 50
Wainwright-Buffalo-Park, bureau du surintendant		55 00		55 00
" " de poste, etc	3,344 30			3,344 30
Wetaskiwin, bureau de poste, etc	4,818 21	87 45		4,905 66
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics de l'Alberta. (Pour détails, *voir* page 56).			70,862 75	70,862 75
Totaux, Alberta	684,587 57	15,162 62	71,856 20	771,606 39
Colombie-Britannique.				
Alberni, bureau des Sauvages		51 90		51 90
Agassiz, ferme expérimentale	10,724 35			10,724 35
Anyox, bureau de douane		63 35		63 35
Ashcroft, bureau de poste, etc	72 24	369 90		442 14
Atlin " "		341 60		341 60
Chilliwack " "	13,549 90	10 65		13,560 55
Comox " "	2,189 92			2,189 92
Coquitlam " "	3,129 15			3,129 15
Courtenay " "	146 00			146 00
Cranbrook " "	4,173 55	132 29		4,305 84
Cumberland " "		73 60		73 60
Duncan-Station, bureau de poste, etc	36,738 57			36,738 57
Fernie, bureau de poste, etc		93 70		93 70
Golden " "	3,558 39			3,558 39
Grand-Forks, bureau de poste, etc	20,197 41	26 00		20,223 41
Greenwood " "	17,552 06			17,552 06
Huntington, douane		2 00		2 00
Kamloops, manège militaire	89 46			89 46
" bureau forestier		60 83		60 83
" bureau de poste, etc		738 11		738 11
Kelowna " "	20,143 70	89 15		20,232 85
Ladysmith " "		2 00		2 00
Merritt " "	154 59			154 59
Mission-City " "	3,683 24			3,683 24
Nanaïmo " "	24,847 98	160 80		25,008 78
Nelson " "	1,130 43			1,130 43
New-Hazelton, bureau de poste, etc	5 93			5 93
New-Westminster, bur. des pêcheries et des Sauvages		118 55		118 55
" " bureau de poste	22,564 07	776 72		23,340 79
" " bur. de poste, pouvoir p. machines			47 50	47 50
North-Vancouver, bureau de poste, etc	21,209 28	118 41		21,327 69
Ocean-Falls, douane		140 47		140 47
Penticton, bureau de poste	15,030 93			15,030 93
Port-Alberni " "		99 45		99 45
" " " etc	315 90			315 90
Prince-Rupert, manège militaire	80 00			80 00
" bâtisse de détention p. les immigrants	225 38			225 38
" station de quarantaine	28,543 98			28,543 98
" bureau de poste, etc	39,323 47	365 20		39,688 67

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.				
Revelstoke, bureau de l'ingénieur de district	967 63			967 63
" bureau de poste, etc	27 47	61 50		88 97
Rossland " de poste		288 92		288 92
Soda-Creek " "		13 75		13 75
Stikeen, bureau de l'agence des Sauvages		20 85		20 85
Telegraph-Creek, bureau de l'agence p. les Sauvages		204 50		204 50
Trail, bureau de poste, etc	69 90			69 90
Union-Bay, bureau de poste, etc	7,122 75	1 50		7,124 25
Vancouver, maison de détention (nouvelle)	33,744 35			33,744 35
" manège militaire	139,983 00			139,983 00
" entrepôt de vérification	75,677 12	119 11		75,796 23
" " " pouvoir p. machines			276 00	276 00
" bâtisse d'immigration		130 30		130 30
" bureau du ministère du Travail		150 40		150 40
" bureau de poste	13,918 89	3,051 82		16,970 71
" " " pouvoir pour machines			458 60	458 60
" vieux bureau de poste	18,047 83	318 30		18,366 13
" station postale "B"	34,798 44	186 03		34,984 47
" " "C"	15,474 05	24 00		15,498 05
" station postale (sud) "D"	10,510 00			10,510 00
" outillage fumigatoire de soufre oxydé	211 75			211 75
Vernon, bureau de poste, etc	5,726 67	23 25		5,749 92
Victoria, manège militaire	29,730 46			29,730 46
" entrepôt de vérification (édifice Amos Molden)		309 47		309 47
" entrepôt de vérificat. (édifice Amos Molden) pouvoir pour machines			131 16	131 16
" hôpital de détention pour les immigrants	490 91	493 61		984 52
" bureaux de la Marine et des Sauvages		274 13		274 13
" observatoire	12,001 84			12,001 84
" " pouvoir pour machines			60 82	60 82
" nouveau bureau de poste	27,761 07	4,081 67		31,842 74
" nouv. bur. de poste, pouvoir pour machines			437 04	437 04
" vieux bureau de poste	13,721 29	1,398 45		15,119 74
" outillage fumigatoire de soufre oxydé	219 25			219 25
" entrepôt de vérification temporaire	1,449 37			1,449 37
" " " pouvoir pour machines			39 63	39 63
White-Rock, édifice d'immigration		74 20		74 20
Williams-Head, station de quarantaine	81,856 09	180 00		82,036 09
Chauffage, éclairage, eau, etc., p. tous les édifices publics de la Col.-Britanniq. (Pour détails voir p.57.)			97,504 21	97,504 21
Totaux, Colombie-Britannique	812,890 01	15,240 44	98,954 96	927,085 41
Territoire du Yukon.				
Carcross, douane	113 00			113 00
Dawson, édifice parlementaire	6,022 41			6,022 41
White-Horse, bureau de poste, etc	2,532 30			2,532 30
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour toutes les bâtisses du territoire du Yukon (pour détails, voir page 57).			80,732 55	80,732 55
Totaux, territoire du Yukon	8,667 71		80,732 55	89,400 26
Edifices publics en général.				
Annonces des soumissions p. charbon, édifices fédér'x.			2,444 78	2,444 78
Installations et mobilier en général (stock)	13,545 91			13,545 91
Drapeaux pour les édifices publics fédéraux			1,100 45	1,100 45
Impressions, papeterie, instrum., frais de voyages, etc.			31,358 04	31,358 04
Boîtes de triage de la malle rurale et enseig. des B. P.	18,463 99			18,463 99
Salaires des commis des travaux (résidents)			42,233 43	42,233 43
Totaux, édifices publics en général	32,009 90		77,136 70	109,146 60

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personne et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Amaguadees Pond (Castle Bay), chemins		300 00			300 00
Amherst-Harbour, améliorations	4,749 88	20,244 28			24,994 16
Anderson's-Cove, brise-lames		2,000 80			2,000 80
Annapolis, brise-glace		20,115 70			20,115 70
Antigonish, quai		998 96			998 96
Arichat, mur de soutènement		393 49			393 49
Arisaig, quai		1,854 82	382 80		2,237 62
Arnold's-Cove		13,004 59			13,004 59
Avonport brise-lames			300 00		300 00
Avon, rivière, prolong. du brise-lames		2,973 00			2,973 00
Baddeck, quai	15 00		59 18		74 18
Bailey's-Brook, enlèvement des cailloux		200 85			200 85
Baker's-Point, quai			98 20		98 20
Ballantine's-Cove (Antigonish)		3,223 27			3,223 27
Barrington's-Cove (voir Sydney-Mines)					
Battery-Point, brise-lames		681 51			681 51
Baxter's-Harbour, brise-lames		2,998 22			2,998 22
Bayfield-Harbour, brise-lames, quai		2,499 91			2,499 91
Baie Saint Laurent, havre des bateaux		4,012 22			4,012 22
Bayswater, brise-lames		17 55			17 55
Bear-Cove, prolongement du brise-lames		1,496 79			1,496 79
Bear-Point, prolongement du brise-lames		1,927 39			1,927 39
Bear-River, quai		2,838 52			2,838 52
Beaver, prolongement du brise-lames		1,999 35			1,999 35
Beaver-Harbour, quai		2,137 76			2,137 76
Black-Point, brise-lames			730 87		730 87
Black-Rock, débarcadère		998 57			998 57
Blanche, brise-lames		752 53			752 53
Blantford, brise-lames		109 82			109 82
Blondin (voir Whitewater)					
Blue-Rocks, brise-lames (Lunenberg)		601 66			601 66
" " (Antigonish)			1,199 93		1,199 93
Bluff-Head, brise-lames		3,367 81			3,367 81
Boisdale, nouveau quai		2 28			2 28
Boularderie-Centre, quai			74 50		74 50
Breen's-Pond, brise-lames		23 69			23 69
Bridgewater, dragage	241 33				241 33
Broad-Cove-Marsh, quai			199 56		199 56
Brooklyn, brise-lames		93,250 30	499 20		93,749 50
Brulé, quai		2,032 73			2,032 73
Burk's-Head, brise-lames		4,605 50			4,605 50
Cabbage-Gut, dragage	508 00				508 00
Caldwell's-Cove, brise-lames		77 31			77 31
Canso, dragage	5,179 45				5,179 45
Cape-Negro (Swain's-Cove), quai		1,489 49			1,489 49
Cap St-Mary, brise-lames		699 63			699 63
Caribou-Island, chemin pavé		980 54			980 54
Carr's-Brook, quai		9,436 82			9,436 82
Carter's-Pond, chenal pour bateaux		646 12			646 12
Centreville (Cape-Island) quai			788 28		788 28
" (Trout-Cove) brise-lames		37,915 49			37,915 49
Chebogue-Town-Point, quai			1,099 57		1,099 57
Chester, canal	328 10	1,856 65			2,184 75
Cheticamp, quai	15,262 66		174 75		15,437 41
Cheverie, brise-lames		114 31	2,265 28		2,379 59
Church-Point, quai			311 43		311 43
Clark's-Harbour, dragage	1,168 00				1,168 00
Coffin's-Island, dragage	1,459 10				1,459 10
Cole-Harbour, quai		1 31			1 31
Comeau's-Cove, brise-lames		179 66	117 61		297 27
Comeau's-Hill "			649 49		649 49
Cottage-Cove "		3,264 15			3,264 15

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Cunningham's-Point, quai			508 42		508 42
Delorey's-Beach, brise-lames			26 63		26 63
D'Escousse, quai	5,184 05		270 75		5,454 80
Devil's-Island, brise-lames		11,127 18			11,127 18
Digby-Harbour	50,487 71		1,568 65		52,056 36
Diligent-River, quai		249 99			249 99
Eagle-Head, brise-lames		1,671 05			1,671 05
East-Bay (côté nord) quai			1,155 66		1,155 66
East-Chezzetcook, brise-lames		4,494 83			4,494 83
Eastern-Harbour (voir Cheticamp)					
Eastern-Passage, brise-lames			700 47		700 47
Eastern-Point (comté de Lunenburg)	499 90				499 90
East-Ferry, quai		79 48			79 48
East-Jeddore, dragage	1,235 41				1,235 41
East-Jordan, brise-lames			3,019 32		3,019 32
East-River (comté de Pictou)		51,045 34			51,045 34
East-Ship Harbour, quai		3,500 01			3,500 01
Ecum-Secum, quai		87 76			87 76
Englishtown, quai			913 92		913 92
Evan's-Point, brise-lames		29 85			29 85
Falls-Point (voir Woods-Harbour)					
Feltzen-South (Spindler's-Cove) brise-lames		15,045 10			15,045 10
Finlay-Point, quai			499 78		499 78
Fox-Island, brise-lames			1,199 98		1,199 98
Fox-Point "		21 68			21 68
Free-Port "		97 67			97 67
French-River (rive nord) brise-lames		4,780 00			4,780 00
French-Village, quai			386 98		386 98
Friar's-Head, mur en béton			251 56		251 56
Fruid's-Point, quai		3,796 13			3,796 13
Gabarus, brise lames (entrepôt)		599 77			599 77
" Harbour, protection du rivage.		1,499 97			1,499 97
Georgeville, quai			430 09		430 09
Glace-Bay, protection du rivage		1,998 14			1,998 14
Goat-Island, quai		69 04			69 04
Grand-Etang, brise-lames			1,187 03		1,187 03
Grand-Narrows, quai			100 00		100 00
Great-Village, quai			599 64		599 64
Grosses-Coques, brise-lames		3,997 54			3,997 54
Halifax, cale-sèche (nouvelle)		3,386 69			3,386 69
Hall's-Harbour, brise-lames			764 72		764 72
Hantsport, quai		1,946 83			1,946 83
Harbour-au-Bouche, quai		677 02	1,002 06		1,679 08
Harrigan-Cove, quai			189 79		189 79
Herring-Rocks (voir Port-Joli)					
Horton-Landing, quai			906 20		906 20
Inverness, améliorations au havre		836 66			836 66
Iona, quai			500 35		500 35
Irish-Cove, quai			199 86		199 86
Jeddore, Oyster-Ponds, quai		137 60	168 26		305 86
Jones-Harbour, dragage	2,498 00				2,498 00
Kelly's-Cove, prolong- du brise-lames		149 93			149 93
Kingsport, réparations au quai			100 25		100 25
Kraut-Point, quai		1,533 09	150 00		1,683 09
Lakevale, dragage	18,871 69				18,871 69
L'Ardoise, brise-lames			1,300 00		1,300 00
Larry's-Cove, dragage	596 74				596 74
Leonard's-Cove, brise-lames		1,184 04			1,184 04
Lingan-Beach, travaux de protection			3,999 99		3,999 99
Litchfield, brise-lames		1,472 21			1,472 21
Little-Anse "		6,666 00			6,666 00
Little-Bras-d'Or, brise-lames	22,721 86	12,655 00			35,376 86

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—Suite.					
Little Lorraine, dragage	12,910 37				12,910 37
Little Narrows (quai du sud)			242 80		242 80
Little River breakwater, quai		187 55			187 55
Liverpool, dragage	10,446 30				10,446 30
Livingston's Cove, brise-lames		999 20			999 20
Lockeport (comté de Shelburne) dragage.	36,876 35				36,876 35
Long Beach Pond, travaux de protection.		300 00			300 00
Long Cove, brise-lames		3,628 28			3,628 28
Louis Head, brise-lames			698 48		698 48
Lower l'Ardoise, protection du rivage		31 32			31 32
Lower Prospect, quai		1,482 51			1,482 51
Lower Ship Harbour, quai			489 75		489 75
Lower West Pubnico, brise-lames			775 57		775 57
McAra's Brook, débarcadère		1,616 77			1,616 77
McKay's Point (Judique) brise-lames			98 50		98 50
McNair's Cove, quai			200 00		200 00
Mabou Harbour, brise-lames	2,922 45		399 94		3,322 39
Mahone Bay	335 35				335 35
Maitland Ferry, débarcadère		1,399 42			1,399 42
Maitland, quai			491 42		491 42
Malignant Cove, brise-lames		4,789 86			4,789 86
Marble Mountain, quai			231 70		231 70
Margaree Island, quai			380 32		380 32
Margaretville, brise-lames			399 99		399 99
Marion Bridge, quai		1,213 95			1,213 95
Matthew's Lake (Ile Ragged, est), protection du chenal		1,882 92			1,882 92
Melford, quai		1,824 00			1,824 00
Meteghan, brise-lames			2,000 00		2,000 00
Meteghan River—quai			997 41		997 41
Middle Country Harbour, entrepôt			21 00		21 00
Middle River, barrage de direction			2,846 84		2,846 84
Mill Cove, brise-lames	10,260 39	253 02			10,513 41
Mill Creek, brise-lames et quai		5,259 72			5,259 72
Mira Ferry, quai		476 22			476 22
Mochelle, quai		530 70			530 70
Moose, havre	2,999 50				2,999 50
Morden, brise-lames			999 27		999 27
Mushaboom, quai		1,085 42			1,085 42
Musquodoboit Harbour, quai		459 51			459 51
Necum Teuch, quai			198 61		198 61
New Campbellton quai (comté Victoria)			102 40		102 40
Newellton, quai (entrepôt)		135 50			135 50
Noel, brise-lames (quai)			2,500 02		2,500 02
North Bay (Ingonish) brise-lames			699 42		699 42
North East Margaree, chaussée de dir.		1,499 94			1,499 94
North Sydney, havre	10,400 29				10,400 29
North West Cove (voir Iles Tancock)					
Nyanza, quai			364 40		364 40
Ogden's Pond, enlèvement des cailloux.		711 80			711 80
Ogilvie's, quai		6,630 64			6,630 64
Osburn's, brise-lames		2,474 01			2,474 01
Ostrea Lake, quai			58 57		58 57
Parker's Cove, brise-lames			544 49		544 49
Petite Rivière, brise-lames			2,499 98		2,499 98
Petit de Grat	5,463 14				5,463 14
Pictou Island, quai			701 87		701 87
Piper's Cove, brise-lames		2,046 81			2,046 81
Pleasant Bay, quai		250 00			250 00
Port Beckerton, quai			489 98		489 98
Port Clyde, quai		3,699 78			3,699 78
Port Dufferin Harbour, quai sur la côte ouest du havre		4,120 63			4,120 63

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Designation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Porter's Lake, chenal des bateaux à Three Fathom Harbour		290 11			290 11
Port Greville, quai		1,236 56			1,236 56
Port Hawkesbury, quai			2,797 31		2,797 31
Port Hebert, quai			292 64		292 64
Port Hood, quai			4,984 74		4,984 74
Port Joli, brise-lames		12 50	418 90		431 40
Port Maitland, brise-lames			62 67		62 67
Port Mouton, quai			1,202 99		1,202 99
Port Mulgrave	11,910 60				11,910 60
Portuguese Cove, quai			151 03		151 03
Red Island, brise-lames			207 70		207 70
Riviére Bourgeois	4,240 39				4,240 39
Round Bay	1,348 40				1,348 40
Round Hill, quai		61 55			61 55
St. Ann's (Goulet nord), quai			149 48		149 48
St. Ann's (Goulet sud), quai			561 59		561 59
St. Joseph, brise-lames			1,299 02		1,299 02
Sambro, quai		162 33			162 33
Sanford, quai			197 41		197 41
Saulnierville, brise-lames		1,972 67			1,972 67
Scott's Bay, brise-lames			1,200 10		1,200 10
Seaforth, brise-lames		11,962 03			11,962 03
Seal Island, quai		965 23			965 23
Seaside, quai			2,121 61		2,121 61
Shag Harbour	4,495 50				4,495 50
Sheet Harbour Passage, quai		200 16			200 16
Sheet Harbour ouest, quai			998 44		998 44
Shelburne, quai		775 26			775 26
Skinner's Cove, havre aux vaisseaux		913 45			913 45
Sober Island, quai		259 51			259 51
South Ingonish, prolong. du quai		4,358 22			4,358 22
South Lake (Lakevale), prolongement des quais dans le chenal		1,673 88			1,673 88
South West Cove (Lunenburg), pont		506 69			506 69
Spanish Ship Bay, quai		300 02			300 02
Spindler's Cove (voir Feltzen sud)					
Spry Bay, quai		2,848 94			2,848 94
Sterling Brook, quai		311 37			311 37
Stoney Island, brise-lames et ouvrage de protection		251 22			251 22
Summerville, brise-lames		1,660 35			1,660 35
Swim's Point	2,575 20				2,575 20
Sydney, hâvre, quai Whitney		1,157 28			1,157 28
Sydney Mines, quai à Barrington's Cove		7,006 65	799 95		7,806 60
Tancook, Iles, brise-lames à l'Anse du nord-ouest		276 45			276 45
Tangier, prolongement du quai		1,221 81			1,221 81
Tanner's Pass	53 90				53 90
Tatamagouche, quai			250 55		250 55
Terrance Bay, quai		4,321 52			4,321 52
The Squam (Ile-La-Have), enlèvement de cailloux		499 47			499 47
The Thrum (Upper Port Latour), protection de la grève		1,395 77			1,395 77
The Wharves (Lunenburg Co.), brise-lames		1,499 76			1,499 76
Tiverton, enlèvement des cailloux		39 80			39 80
Tracadie Harbour		2 59			2 59
Trenton (Comité de Pictou)	47,872 08				47,872 08
Trout Cove (voir Centreville)					
Upper Prospect, quai			168 89		168 89

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Victoria Bridge—Quai		881 95			881 95
Vogler's Cove—Brise-lames et glissoires à bois		250 00			250 00
Walton, brise-lames			1,005 30		1,005 30
Walton, quai		6,269 05			6,269 05
Washabuck Centre, quai			99 68		99 68
West Baccaro, prolong. du brise-lames		1,252 88			1,252 88
West Berlin, protection de la grève			399 93		399 93
West Chezzetcook, brise-lames			999 85		999 85
West Dover, brise-lames		2,498 26			2,498 26
Western Shore, quai		3,069 15	27 94		3,097 09
West Head (Ile du Cap Sable) brise-lames		1,872 50			1,872 50
West Pubnico, quai		1,424 16			1,424 16
Westport, quai		188 28			188 28
Weymouth Harbour	27,000 00				27,000 00
White Cove, brise-lames	243 78	3,934 65			4,178 43
White Point, brise-lames		3,853 31			3,853 31
Whitewaters, quai			149 00		149 00
Whycocomagh, quai	6,895 36		522 50		7,417 86
Windsor, améliorations du hâvre	2,600 00	7,623 47			10,223 47
Wolfville, quai et améliorations du hâvre		3,200 00			3,200 00
Woods' Harbour	3,993 30				3,993 30
Yarmouth Harbour		430 27			430 27
Young's Cove	538 19				538 19
Dépenses générales	6,393 44			13,160 01	19,553 45
Totaux, Nouvelle-Ecosse	356,785 75	504,036 92	71,552 96	13,160 01	945,535 64
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.					
Annandale, qnai			284 72		284 72
Belfast, quai			341 62		341 62
Belle River, protection de la grève		3,599 95			3,599 95
Bonshaw, (*voir* West River)					
Cardigan, quai de la traverse	4,235 43	2,352 63			6,588 06
Charlottetown, hâvre	16,916 29	2,076 80			18,993 09
Franklyn Point, (Rivière du Nord)		9,993 98			9,993 98
French River, quai		2,809 77			2,809 77
Georgetown, quai			898 37		898 37
Grand River	2,891 74				2,891 74
Grand River (Sud) quai		2,729 00			2,729 00
Lewis Point, quai			158 22		158 22
Little Sands, brise-lames		457 57			457 57
McAulay's Shore (*voir* Pinette Bay)					
Malpèque	786 08				786 08
Montague (entrepôt)	17,062 54	552 95			17,615 49
Mount Stewart	3,130 04				3,130 04
Murray Harbour (Rivière sud), quai	5,213 18		335 78		5,548 96
Naufrage Pond, brise-lames et abords		1,334 97			1,334 97
New London, ouvrage dans le port			1,383 58		1,383 58
Newport (*voir* Cardigan North)					
North Cardigan (quai de Newport)			98 64		98 64
North Lake, port pour les vaisseaux		18 70			18 70
North River Bridge, quai		32 80			32 80
North River (*voir* Franklyn Point)					
Pinette Bay (McAulay's Shore), quai	2,767 92	99 53	400 85		3,268 30
Port Selkirk, reconstruction du quai		700 89			700 89
Robinson's Island, brise-lames			765 67		765 67
Rocky Point, quai		454 16			454 16

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et amèliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard—Fin.					
Rustico pont de, brise-lames			487 00		487 00
St. Peter's Bay, brise-lames			1,163 85		1,163 85
" (tête), reconstruction du quai		4,193 00			4,193 00
Souris harbour, brise-lames		39,683 74	1,389 16		41,072 90
Summerside, port	211 62	73 12			284 74
Tignish, brise-lames	12,312 40		3,960 70		16,273 10
Tracadie, brise-lames		1,692 09			1,692 09
Vernon, Rivière	24,048 09				24,048 09
West River, quai à Bonshaw	242 32				242 32
" quai à McEachern		2,168 55			2,168 55
Wood Island, prolongem. du brise-lames		67 29			67 29
Dépenses générales	3,196 72			7,038 01	10,234 73
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	93,014 37	75,091 49	11,668 16	7,038 01	186,812 03
Nouveau-Brunswick.					
Albert, quai		16,090 67			16,090 67
Anderson's Hollow, quai			430 19		430 19
Bass River, quai		1,436 11			1,436 11
Bathurst, améliorations du hâvre	100,111 78		419 83		100,531 61
Bear Trap Cove	499 97				499 97
Big Aldouane (St-Charles)	1,094 25				1,094 25
Black River	2,222 59				2,222 59
" quai			585 06		585 06
Boar's Head (*voir* Rivière Mills)					
Buctouche Beach	11,424 09				11,424 09
" brise lames		3,930 27			3,930 27
Campbellton, quai en eau profonde	23,682 19	1,399 58			25,081 77
" quai de la traverse			122 27		122 27
Cap Bald, brise-lames			1,583 44		1,583 44
Cap Tormentine, brise-lames			820 12		820 12
Caraquet, quai en eau profonde			953 02		953 02
Chance Harbour, quai		547 91			547 91
Chatham, quai	6,432 45	7,142 55			13,575 00
Chockfish, brise-lames			150 04		150 04
Chocolate Cove (Deer Island), quai		188 38			188 38
Cocagne, quai		134 38			134 38
Cole's Point, quai			437 20		437 20
Dalhousie, brise-lames		2,413 46			2,413 46
" port	8,496 42				8,496 42
Dipper Harbour, brise-lames		771 14			771 14
Dorchester, quai		514 36			514 36
Durham, quai (Rivière St-Jean)	3,196 17	40 00			3,236 17
Edgett's Landing, quai		966 07			966 07
Evandale	2,878 26				2,878 26
Fairhaven, tête du quai		2,225 00			2,225 00
Fredericton	15,217 91				15,217 91
Gerow's, quai (Rivière St-Jean)	351 90				351 90
Gooseberry Cove, quai		3,326 23			3,326 23
Goose Creek, hâvre, brise-lames		3,269 82			3,269 82
Grande Anse, nouvel éperon		4,014 44			4,014 44
Grand Dune Flats (*voir* Baie Miramichi)					
Grandigue, quai		1,045 75			1,045 75
Green Point, brise-lames		44 90			44 90
Gunter's, quai	687 99				687 99
Hatfield's Point (Co. de King's)	5,079 25				5,079 25
Hopewell Cap, quai		1,825 57			1,825 57
Hopewell Hill, quai		1,399 49			1,399 49
Kouchibougouac, travaux du hâvre		3,499 52			3,499 52
Leonardville, quai		942 91			942 91

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
L'Etang, quai	1,873 14		1,220 78		3,093 92
Little-Aldouane	30 35				30 35
Little-Black-River	7,272 23				7,272 23
Little-Dipper-Harbour, brise-lames		208 30			208 30
Little-Gully, brise-lames		647 90			647 90
Loggieville, quai	1,277 30				1,277 30
Lord's-Cove, quai			1,368 25		1,368 25
Lorneville, quai brise-lames		35,610 52			35,610 52
McAlpine, quai (rivière St-Jean)	346 98				346 98
Mace, baie, quai		51 75			51 75
Maquapit, lac	396 00				396 00
Marble-Cove (St-Jean)	3,995 60				3,995 60
Mill's-Point, quai			5 50		5 50
Miramichi, baie de (Grande-Dune)	23,724 93				23,724 93
Miramichi, rivière	4,487 44				4,487 44
Miscou, quai		890 03			890 03
Mispec, brise-lames			523 45		523 45
Nashwaak-River	229 19				229 19
Neguac, quai		1,238 30			1,238 30
Newcastle, quai neuf	3,028 45	358 06			3,386 51
New-Mills, quai			100 00		100 00
North-Head, quai brise-lames		31,641 91			31,641 91
Oak-Point	2,297 79				2,297 79
Oromocto, battures d'	11,969 36				11,969 36
Perry-Point	3,297 67				3,297 67
Petite-Lameque, quai		22,947 50			22,947 50
Pointe-du-Chêne, mur de soutènement		980 45			980 45
Pointe-Sapin, brise-lames		13 00			13 00
Portage-River, brise-lames, etc		1,968 35			1,968 35
Public-Landing, quai (comté de King)	416 92				416 92
Quaco, brise-lames			622 75		622 75
" reconstruction du barrage		2,333 32			2,333 32
" quai		13,588 42			13,588 42
Reed's-Point	914 44				914 44
Rexton, pilotis jointifs		5,180 21			5,180 21
Richibucto, plage de, prolongement du brise-lames		5,724 26			5,724 26
Richibucto, Cap, brise-lames		11,502 10			11,502 10
" entrée du port	13,084 38				13,084 38
" quai	2,278 94	1,498 54			3,777 48
Rivière Mills (Boar's-Head)	1,684 40				1,684 40
Rivière Ste-Croix	1,746 61				1,746 61
Rivière St-Jean et tributaires :—					
Baker Lake $ 401 30					
Grande-Rivière 401 40					
Green-River 395 80					
Iroquois, rivière 402 37					
Lakeview, quai 24 44					
Rivière principale 559 30					
Quisibis, rivière 190 94					
St-François, rivière 298 75					
Seigas, rivière 149 90					
Tobique, rivière 1,975 82					
Trout-River 394 33					
White's Bluff 2 17					
Dépenses générales 1,081 44					
	2,049 82	6,277 96			8,327 78
Riv. St-Jean, quais où il y a marée—					
Brundage's-Point $ 3,917 84					
Evandale 4,314 81					
Frédéricton 6,911 00					
Gibson 522 00					
Huestis-Landing 76 65					

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Rivière St-Jean, quais où il y a marée—*Fin.*					
Lakeview.......... $ 51 31					
Rivière Mills.......... 155 58					
Upper-Maugerville...... 1,418 95					
White's-Bluff 2,035 01					
Dépenses générales...... 179 37					
	....	19,582,52	....	....	19,582 52
St-Andrew, quai....................	9,237 52	....	335 53	....	9,573 05
St Charles (voir Big-Aldouane)........	....	....	....	....	....
St-George.....................	20,703 30	....	....	....	20,703 30
Saint-Jean, port de—					
Beacon-Bar....................	1,202,203 32	....	....	....	1,202,203 32
Quai du C.C.P....................	....	15,592 55	....	....	15,592 55
Chenal	75,493 28	....	....	....	75,493 28
Courtenay, baie de................	176,673 10	512,326 40	....	....	688,999 50
Foul-Ground....................	19,715 11	....	....	....	19,715 11
Hillyard, quai de................	246 62	....	....	....	246 62
Quai I.C.R....................	4,775 44	....	....	....	4,775 44
Navy-Island-Bar—Nelson-Slip......	12,447 02	....	....	....	12,447 02
Negro-Point, prolong. du brise-lames.	....	12,855 22	....	....	12,855 22
Partridge-Is., station de quarantaine.	5,193 93	....	345 66	....	5,539 59
Port Dufferin....................	....	4,573 22	....	....	4,573 22
Thorne's-Slip....................	411 84	....	....	....	411 84
St-Jean-Ouest, quais en eau prof., etc.	....	401,913 06	....	....	401,913 06
" rempliss. à l'élévateur..	....	149,281 33	....	....	149,281 33
" jetées	....	32,038 27	....	....	32,038 27
" galeries d'expédition ..	....	135,808 98	....	....	135,808 98
St-Louis, murs de direction...........	937 37	1,008 27	....	....	1,945 64
St-Martin, quai....................	74 20	....		....	74 20
St-Mary, quai	....	1,106 97	....	....	1,106 97
St-Stephen........................	9,876 38	....	....	....	9,876 38
Sackville, quai....................	....	5,130 66	....	....	5,130 66
Seal-Cove, brise-lames..............	....	....	195 82	....	195 82
" (Grand-Manan,) brise-lames.					
quai	....	181 00	....	....	181 00
Shampers (rivière St-Jean)...........	562 23	....	....	....	562 23
Shediac, île, quai....................	6 83	3,348 64	....	....	3,355 47
Shippigan, quai de la traverse.........	....	1,729 07	....	....	1,729 07
" goulet	9,271 90	3,011 22	....	....	12,283 12
Spinney's-Point, quai...............	....	1,939 41	....	....	1,939 41
Stonehaven, brise-lames..............	....	....	1,947 99	....	1,947 99
" quai....................	....	1,218 73	....	....	1,218 73
Thomas-Creek, ouvrage de protection ..	....	1,491 85	....	....	1,491 85
Trynor's-Cove, quai	....	358 20	....	....	358 20
Upper-Derby, quai..................	....	2,346 60	....	....	2,346 60
Upper-Salmon-River, jetée..........	....	132 54	....	....	132 54
Welsh's-Cove (baie de Mace) briselames.	....	109 60	....	....	109 60
Welsh-Pool (Grand-Manan), quai......	....	154 31	....	....	154 31
Whitehead, quai..................	697 77	....	....	....	697 77
Wilson's-Beach (Grand-Manan), quai...	....	....	89 92	....	89 92
Woodbury's-Cove, quai..............	....	1,364 62	....	....	1,364 62
Woodward's-Cove brise-lames.........	....	673 38	....	....	673 38
Dépenses générales..................	6,393 44	....	....	16,673 71	23,067 15
Totaux, Nouveau-Brunswick...	1,822,697 76	1,509,106 01	12,256 82	16,673 71	3,360,734 30
Québec.					
Abenaquis-Springs (comté d'Yamaska).	998 87	....	....	....	998 87
Amherst, quai, Iles de la Madeleine....	9,095 43	8,141 49	....	....	17,236 92
Angers (L'Ange-Gardien), quai........	....	1,471 76	....	....	1,471 76
Anse-à-Beaufils, améliorations du port..	....	4,505 34	....		4,505 34

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Anse à Blondel, brise-lames		39 01			39 01
Anse à Gilles, quai			1,195 73		1,195 73
Anse à la Grosse Roche (Saguenay) prolongement du quai		3,274 79			3,274 79
Anse à l'Eau (voir Tadousac)—					
Anse à l'Islot—quai			170 75		170 75
Anse à Simon, quai		4,996 88			4,996 88
Anse aux Gascons, prolon. du quai, etc.		2,998 70			2,998 70
Anse aux Griffons, jetée de direction			673 91		673 91
Anse St-Jean, quai			1,198 19		1,198 19
Aylmer (Lac Deschênes), quai	3,311 18		3 76		3,314 94
Baie des Rochers—enlèv. des cailloux		349 75			349 75
Baie St-Paul (Cap aux Corbeaux) quai	1,335 00		5,674 12		7,009 12
" " quai proposé		160 53			160 53
Barachois de Malbaie, quai			181 51		181 51
Batiscan, quai		5,401 44			5,401 44
Beauport, quai			435 30		435 30
Beaurivage			141 45		141 45
Bécancourt, quai			426 44		426 44
Beloeil, jetée de direction			610 94	183 63	794 57
Beloeil, Village, quai		5,840 38			5,840 38
Bergeronnes, quai—hangar, etc.		622 40			622 40
Berthier-en-bas, quai	1,384 00		1,198 93		2,582 93
Berthier-en-haut (d'Autray)	370 00				370 00
Berthierville, quai		10,005 46			10,005 46
Bic, hâvre (Île au Massacre)			162 68		162 68
Bic, quai et Pointe à Coté			78 64		78 64
Brèche à Manon—enlèvem. des cailloux		40 00			40 00
Bryant's Landing, nivellem. des abords		450 38			450 38
Buckingham (Rivière du Lièvre)	1,121 35				1,121 35
Cabano, prolongement du quai		2,994 56			2,994 56
Cacouna, prol. du quai et réparations		2,938 79	1,200 19		4,138 98
Cannes de Roches, brise-lames		691 82			691 82
Canton Fabre (voir Fabre)—					
Cap à la Baleine—enlèv. des cailloux		99 25			99 25
Cap à l'Aigle, quai		5,077 38			5,077 38
Cap Chatte—prolongement du quai		1,085 05			1,085 05
Cape Cove—prolongement du quai		19,040 32			19,040 32
Cap de la Madeleine, agrandis. du quai	166 67	30,113 13			30,279 80
Cap Rosier, brise-lames		46 65			46 65
Cap St-Ignace, quai			107 66		107 66
Cap Santé, quai			179 51		179 51
Chambly	950 02				950 02
Chambord, quai			150 13		150 13
Champlain, quai			240 60		240 60
Chicoutimi, Bassin, quai		6,093 57			6,093 57
Chicoutimi, pilotis posés au quai		3,908 60			3,908 60
" prolongement du quai		10,479 47			10,479 47
" prolongement du quai réclamation de T. Desbiens		5,810 41			5,810 41
" améliorations du quai et réparations	231 47	3,337 27	3,610 06		7,178 80
Clarks City (Sept Iles), quai		12,480 81			12,480 81
Contrecœur, quai			1,345 70		1,345 70
Coteau Landing, quai		3,945 46			3,945 46
Côte Ste-Catherine, quai			125 30		125 30
Cross Point, agrandissement du quai		2,195 12			2,195 12
Deschambault, quai			168 16		168 16
Dorion	1,711 20				1,711 20
Doucet's Landing	5,230 30				5,230 30
Douglastown, prolong. du brise-lames		2,673 41			2,673 41
East Templeton, quai			308 77		308 77
Escoumains, enlèvement de cailloux		594 64			594 64

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Fabre, prolongement du quai, etc.		2,403 78			2,403 78
Fassett, brise-glace (R. Ottawa)		606 99	4 00		610 99
Father Point, quai			3,598 81		3,598 81
Fort Coulonge, quai		2,543 09			2,543 09
Fraserville (voir R. du Loup en bas)					
Gaspé, quai en eau profonde		61,454 99			61,454 99
Gatineau, Pointe, quai			67 50		67 50
Georgeville, quai			514 62		514 62
Graham, quai			1,615 67		1,615 67
Grande Entrée, brise-lames (Iles de la Madeleine)		311 68			311 68
Grande Grève, enlèvement de cailloux		99 00			99 00
Grand Marsh (voir St. Clothilde)					
Grand Méchins, prolongement du quai		337 00	100 03		437 03
Grand Métis (voir Ste Félicité)					
Grande Rivière de Gaspé, quai			3,250 19		3,250 19
Grondines, quai			581 96		581 96
Grosse Ile, quai de la Stat. Quarant., etc.		42,168 27			42,168 27
Grosse Roche (voir Anse à la Grosse Roche)					
Harrington Harbour quai et prolongement		942 52			942 52
Hospital Bay (Iles de la Madeleine) brise-lames		38 93			38 93
Hudson, quai	437 09				437 09
Hull, quai			83 25	182 50	265 75
Iberville	1,506 24				1,506 24
Ile-aux-Castors	655 00				655 00
Ile-aux-Coudres, prolongement du quai		754 95			754 95
Ile-aux-Foins	5,803 34				5,803 34
Ile-aux-Grues, quai (côte Nord)			2,500 18		2,500 18
Ile-aux-Grues, quai (côte Sud)			1,444 77		1,444 77
Ile Cadieux	184 80				184 80
Ile-du-Pads	345 60				345 60
Ile Verte, dragage près du quai	1,395 74				1,395 74
Ile Verte, prolong. du quai principal		4,500 59			4,500 59
Ile Verte, quai chez Auguste Michaud		800 33			800 33
Jones, pont (rivière Richelieu)			185 42		185 42
Kamouraska, prolongement du quai		200 00	97 40		297 40
Knowlton Landing, reconstruc. du quai		245 45			245 45
Lac aux Ecorces, améliorations		623 91			623 91
Lac des Iles, quais		636 92			636 92
Lac Labelle, quai			250 00		250 00
Lac Timiscaming, quai à Guigues Nord		4,018 50			4,018 50
Lachine, canal	476 19				476 19
Lachine, quai		14,053 25			14,053 25
Lac Aylmer (voir Stratford Centre)					
Lac St. Jean, arpentage *re* barrage proposé à la Grande Decharge		1,519 01			1,519 01
La Lancette, quai		2,004 18			2,004 18
Lanoraie, prolongement du quai		5,352 00			5,352 00
Laprairie, ouvrages de protection		3,876 97	32 25		3,909 22
Lauzon, bassin de radoub (voir Lévis).					
Lavaltrie, quai			45 50		45 50
Les Eboulements, quai			70 77		70 77
Les Ecureuils, quai			290 59		290 59
Lévis, quai en eau profonde, etc.		5,997 83			5,997 83
" bassin de radoub (Bassin Lorne)				16,907 29	16,907 29
" bass. de radoub de Lauzon (neuf)		5,196 12			5,196 12
L'Islet, quai			17,957 38		17,957 38
Little Metis (Petit Métis) quai		198 25			198 25
Long Rapids (Rivière du Lièvre	1,247 44				1,247 44

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.—(Suite).					
Longueuil, quai	14,128 55		342 00		14,470 55
Lotbinière, quai			49 04		49 04
Louiseville (*voir* Riv. du Loup en haut).					
Ile de la Madeleine, chenal	12,389 08				12,389 08
Magog, quai			912 34		912 34
Malbaie, quai		4,924 06			4,924 06
Manche-d'Epée, enlèvement des cailloux		50 00			50 00
Maria, quai			799 94		799 94
Masson, quai			14 32		14 32
Matane, brise-lames, côté est		1,377 40			1,377 40
" quai		4,000 03			4,000 03
Megantic, reconstruction du quai		4,400 59			4,400 59
Mille-Vaches, prolongement du quai		1,999 56			1,999 56
Mistassini (*voir* rivière Mistassini)					
Mont-Louis, quai			1,119 28		1,119 28
Montmagny, prolongement et réparation du quai		1,991 39	4,540 50		6,531 89
Montmagny, mur de protection au nord-est du bassin		4,499 79			4,499 79
Murray-Bay, quai	3,259 18	44,094 91			47,354 09
Natashquan, quai, hangar aux march.		699 46			699 46
New-Carlisle, quai			500 00		500 00
New-Richmond, quai			1,455 48		1,455 48
Nicolet, construction d'une jetée à l'est		5,254 25			5,254 25
Nicolet, quai		643 90	1,494 87		2,138 77
North-Guigues (*voir* Lac Timiscaming).					
North-Timiscaming, quai		8 80			8 80
Norway-Bay, brise-glace (A. Ottawa)		579 11			579 11
Notre-Dame de Pierreville	3,002 96				3,002 96
Papineauville	652 07	619 20			1,271 27
Peel Head Bay, quai			521 20		521 20
Percé, quai		1,315 94			1,315 94
" (White Head) enlève. des cailloux.		100 63			100 63
Peribonka, (*voir* Rivière Peribonka)					
Petite-Descharge, enlèvem. des cailloux.		2,996 64			2,996 64
Petite-Rivière-Est., brise-lames		302 64			302 64
" " Saguenay quai			227 69		227 69
Piché Point, (*voir* Pointe Piché)					
Pierreville Mills	1,304 66				1,304 66
" quai			1,705 16		1,705 16
Pointe à Elie, brise-lames (Ile de la Madeleine)		5,025 89			5,025 89
Pointe à la Loupe (*voir* St-Eloi)					
Pointe aux Esquimaux, quai			1,661 81		1,661 81
Pointe Claire, quai			150 00		150 00
Pointe Fortune, quai			996 94		996 94
Pointe Jaune, enlèvement de rochers.		50 00			50 00
Pointe Piché, quai (Timiscaming)		4,069 07			4,069 07
Port Daniel, quai			1,486 30		1,486 30
Portneuf (Saguenay) quai			1,499 76		1,499 76
Poupore (Riv. du Lièvre) quai de direct.	2,389 41	5,483 53			7,872 94
Québec, havre, amélioration de la navigation	6,269 79	220,354 16			226,623 95
Quyon, quai		1,158 46			1,158 46
Rigaud, quai			233 40		233 40
Rimouski, amélioration du havre	5,832 14	9,780 02	704 65	806 54	17,123 35
Rivière Ashouapmouchouan, digues			500 85		500 85
Rivière aux Renard, quai			351 02		351 02
Rivière aux Vases (Co. Saguenay) prolongement du quai		2,149 41			2,149 41
Rivière Batiscan, débarcadères	168 00	19,940 80			20,108 80
Rivière Blanche, quai (Co. Rimouski)	1,359 52		2,996 69		4,356 21
Rivière Bois Blanc	1,445 59				1,445 59

5 GEORGE V, A. 1915

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Rivière Bonaventure, quai de direct....		1,263 36			1,263 36
Rivière Caplan, pour compléter le quai.		502 04			502 04
Rivière Chicot à St. Cuthbert, brise glace....		1,068 35			1,068 35
Rivière Chateauguay, barrages....		5,356 45			5,356 45
Rivière des Vases, prolongement du quai....		1,588 49			1,588 49
Rivière du Lièvre, écluse			424 44	3,937 88	4,362 32
Rivière du Lièvre, quais—					
Brewer, quai.... $ 5 00					
Buckingham.... 83 68					
Glen Almond.... 28 63					
High Falls.... 116 88					
Poltimore.... 36 40					
Poupore.... 391 70					
		662 29			662 29
Rivière-du-Loup (en haut) écluse et barrage (Louiseville.)....	12,032 77	14 43			12,047 20
Rivière-du-Loup, améliorations et réparations du quai (Fraserville)....		874 43	2,171 03		3,045 46
Rivière du Moulin, ouvrages de protect.		4,049 54			4,049 54
Rivière du Sud, ouvrages de protection.		176 31			176 31
Rivière Gatineau, protection des rives..		3,082 15			3,082 15
Rivière Godefroy, quai (Co. Nicolet)....			405 67		405 67
Rivière Laguerre, améliorations....		295 00			295 00
Rivière la Pipe, quai		637 92			637 92
Rivière Maskinongé, brise-glace à St-Charles et St-Gabriel de Brandon....		1,256 94			1,256 94
Rivière Mistassini, digues de direction..		1,389 08	99 35		1,488 43
Rivière Nicolet	22 00				22 00
Rivière Nouvelle, ouvrages de protection		816 38			816 38
Rivière Ouareau, brise-glace....			505 64		505 64
Rivière Ouelle, quai			3,698 51		3,698 51
Rivière Péribonka, digues de direction..		678 73			678 73
Rivière Saguenay....	21,230 22				21,230 22
Rivière St-Francois, jetée de protect. etc.	28,240 58		659 31		28,899 89
Fleuve St-Laurent, mur de protection à Laprairie		409 21			409 21
Rivière St-Louis, à St-Paulin....	2,421 20				2,421 20
Rivière St-Maurice, chenal de l'est..	24,113 16				24,113 16
Rivière St-Maurice, Grandes Piles et La Tuque....	2,089 79				2,089 79
Rivière St-Maurice, Rapides Mission...	687 19				687 19
Rivière Verte Est, améliorations.	1,499 60				1,499 60
" Ouest, prolong. du quai..		1,499 45			1,499 45
Rivière Valin, quai (Saguenay)....		1,194 78			1,194 78
Roberval (Lac St-Jean), achèvement du brise-lames		4,003 98			4,003 98
Roberval (Lac St-Jean) quai....	3,792 82		2,950 90		6,743 72
Ruisseau à la Loutre, prolong. du quai.		4,288 33			4,288 33
Ruisseau à LeBlanc, barrage de direct..		4,985 99			4,985 99
Ste-Adelaïde de Pabos, prolongement du brise-lames		6,997 80			6,997 80
St-André Est	1,411 47				1,411 47
Ste-Angèle de Laval, quai....			10 00		10 00
Ste-Anne de Bellevue....	750 00				750 00
Ste-Anne de Chicoutimi, quai....		7,565 09			7,565 09
Ste-Anne des Monts, amélioration du havre à l'embouchure de la Grande Rivière Ste-Anne		1,108 65			1,108 65
Ste-Anne des Monts, prolong. du quai..		3,205 85			3,205 85
St-Antoine de Richelieu, quai....	1,353 61	8,595 50			9,949 11
St-Antoine Station, quai....		4,658 88			4,658 88

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Québec—Suite.					
St-Charles de Chicoutimi, quai			293 81		293 81
St-Charles de Richelieu, quai			282 32		282 32
Ste-Clothilde de Chateauguay (Grand Marais)		4,491 78			4,491 78
Ste-Croix, prolong. du quai, etc		2,135 64			2,135 64
St-Cuthbert (*Voir* riv. Chicot).					
St-Denis, quai (riv. Richelieu)		3,486 18	104 25		3,590 43
St-Eloi (Pte. à la Loupe), quai		995 53			995 53
Ste-Emelie (Leclercville), quai		1,001 37	1,948 19		2,949 56
Ste-Famille d'Orléans, prolong. du quai		2,697 60			2,697 60
Ste-Famille d'Orléans, vieux quai			7,867 99		7,867 99
St-Félicien, quai rivière Ashuapmouchouan	1,062 81		789 66		1,852 47
Ste-Felicité, quai (Grand-Métis)		13,219 75			13,219 75
St-François d'Orléans (Sud), quai			263 95		263 95
St-François du Lac, quai			110 00		110 00
St-Fulgence, quai	1,515 48		1,206 44		2,721 92
St-Gédéon, enlèvement de neige		813 43			813 43
Ste-Geneviève de Batiscan, quai		8,571 11			8,571 11
St-Georges de Malbaie, brise-lames		3,899 80			3,899 80
St-Germain de Kamouraska, quai		43 50			43 50
St-Gregoire de Montmorency, quai		4,998 37			4,998 37
St-Irénée-les-Bains, quai			3,809 75		3,809 75
St-Jacques des Piles	202 00				202 00
St-Jean des Chaillons, quai		3,179 98			3,179 98
St-Jean des Piles	828 70				828 70
St-Jean d'Orléans, prolongement et réparations du quai		1,509 90	5,790 94		7,300 84
St-Jean Port Joli, quai		4,737 50			4,737 50
St-Jérôme, prolongement du quai		5,491 69			5,491 69
St-Joseph de Letellier, quai		1,870 50			1,870 50
St-Joseph de Sorel, quai (hangar)		546 08			546 08
St-Lambert digues, etc	341 06		877 12		1,218 18
St-Laurent d'Orléans, quai			1,023 44	596 88	1,620 32
St-Louis de Gonzague	9,091 63				9,091 63
St-Majorique, abords du quai		7,334 14			7,334 14
St-Marc, réparat. aux quai et br.-lames			206 06		206 06
St-Mathias, quai			434 18		434 18
St-Mathieu (Co. Rimouski)	1,681 16				1,681 16
St-Michel de Bellechasse, quai			2,499 68		2,499 68
St-Nicholas, quai			13 06		13 06
St-Omer, quai			136 53		136 53
St-Ours (Richelieu), quai (hangar)		2,532 62			2,532 62
St-Pierre les Becquets, quai	2,493 19		927 32		3,420 51
St-Roch des Aulnaies, quai			1,494 68		1,494 68
" de Mekinac	1,210 90				1,210 90
" de Richelieu	988 87				988 87
St-Romuald, enlèvement des cailloux		1,498 95			1,498 95
St-Siméon (rivière St-Mathieu)	3,167 99		456 75		3,624 74
St-Timothée, quai			50 00		50 00
St-Valier, prolongement et réparation du quai		196 76	2,192 48		2,389 24
Ste-Victoire, quai		6,165 64			6,165 64
St-Zotique, quai			147 25		147 25
Saut-au-Mouton, enlèvem. de cailloux		597 75			597 75
Saut-Montmorency, ouvrage de protect.		1,799 07			1,799 07
Sorel, quai en eau profonde		23,355 76	5,987 74		29,343 50
Stratford-Centre (lac Aylmer), quai			217 57		217 57
Tadousac, quai (hangar), etc		1,899 37			1,899 37
" quai de l'Anse-à-l'Eau		3,521 43	1,746 92		5,268 35
Trois-Rivières, quai en eau profonde	9,686 66	72,205 58			81,892 24
Thurso, quai (riv. Ottawa)	314 97	2,382 17			2,697 14

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Trois-Pistoles, quai (Sud)		4,937 93	4,992 13		9,930 06
" " brise-lames			2,497 99		2,497 99
Valleyfield, prolong. du quai et hangar		2,475 31			2,475 31
Varennes	86 00				86 00
Verchères, quai			2,091 56		2,091 56
Verdun, quai		2,623 44			2,623 44
Victoria-Bay, quai (Compton)			306 12		306 12
Ville-Marie, quai (Timiskaming)	2,181 63	15,753 21	96 40		18,031 24
White-Head (*Voir* Percé)					
Yamachiche débarcadère		77 40			77 40
Yamaska	1,004 16				1,004 16
" écluse et barrage			1,846 48	1,815 30	3,661 78
Dépenses générales	127,637 54			38,961 21	166,598 75
Totaux, Québec	353,297 04	955,929 81	139,680 57	63,391 23	1,512,298 65
Ontario.					
Ancona quai		3,241 57			3,241 57
Armitage-Landing, quai		71 69			71 69
Arnprior, quai			107 47		107 47
Atherley, quai			200 00		200 00
Bare-Point (Port-Arthur), brise-lames		180,193 00			180,193 00
Barrie, quai			98 00		98 00
Barry's-Bay, quai			3,050 89		3,050 89
Bayfield, jetées			2,001 06		2,001 06
Beaumaris, quai		10,793 81			10,793 81
Beaverton, amélioration du havre		13,482 45			13,482 45
Belle-Ewart, quai		7,728 47			7,728 47
Belleville, amélioration du havre	4,777 75	43,305 07			48,082 82
Big-Bay, quai			3,875 60		3,875 60
Big-Bay-Pointe, quai		7,885 16			7,885 16
Black-River, enlèvement des obstruct.		1,042 03			1,042 03
Blind-River, quai	2,966 45		484 18		3,450 63
Bobcaygeon, quai		1,441 09			1,441 09
Bowmanville, jetées	1,074 93		1,843 28		2,918 21
Bracebridge, prolongement du quai		3,422 05			3,422 05
Brighton, prolongement du quai, etc.		250 41			250 41
Brockville, batttures de	1,524 54				1,524 54
Brockville, quai		13,035 72			13,035 72
Bronte, quai et protection du rivage		3,822 76			3,822 76
Bruce-Mines, quai, etc	6,153 50		596 15		6,749 65
Burk's-Falls	1,622 24				1,622 24
Burleigh-Falls, quai		183 11			183 11
Burlington, Chenal, partie ouest du quai, Sud, etc			2,359 29	3,540 31	5,799 60
Burlington, mur de revêtement, etc		1,788 90			1,788 90
Cache-Bay (Lac Nipissing), quai	1,947 88	1,451 10			3,398 98
Cæsarea, quai		2,862 18			2,862 18
Callendar, prolongement du quai, etc	84 55	3,900 99			3,985 54
Campbell's-Bay, quai		3,958 84			3,958 84
Clairmont-Ferry (*Voir* riv. Nation du S.)					
Cloud-Bay	13,664 00				13,664 00
Cobourg-Harbour	7,605 72				7,605 72
" jetée Centre		309 64			309 64
" jetée Est			3,088 72	77 00	3,165 72
" prolong. du brise-lames oust		42,273 14			42,273 14
Colchester, quai			350 00		350 00
Colborne, quai			802 87		802 87
Collingwood, port de	15,541 19		439 48		15,980 67
" bassin de radoub nº 1				15,000 00	15,000 00
" bassin de radoub nº 2				9,208 96	9,208 96
Dawson-Point, quai (Lac Timiskaming), addition		1 647 17			1,647 17

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario — Suite					
Deseronto	16,505 18				16,505 18
Driftwood-Creek, améliorations		1,631 22			1,631 22
Dyer's-Bay, prolongement du quai		4,885 01			4,885 01
Echo-Bay	7,012 67				7,012 67
Fighting-Island (rivière Détroit), améliorations		40 00			40 00
Fitzroy-Harbour, quai		160 39			160 39
Fort-William, amélioration du havre	933,478 45	121,242 67			1,054,721 12
French-river (riv. des Français), amélior.	429 33	33,597 89			34,027 22
Gananoque, quai		420 78			420 78
Goderich, amélioration du havre	11,419 08				11,419 08
" prolong. du brise-lames est		7,320 13			7,320 13
" brise-lames ouest		158,884 00			158,884 00
" brise-lames sud-ouest		15,141 56			15,141 56
" réparation des jetées			3,336 21		3,336 21
" rivière, brise-lames		13,145 91			13,145 91
Griffith, Ile de, quai, etc	542 78		248 24		791 02
Grand-Bend, jetée de garde			206 80		206 80
Gravenhurst (Lac Muskoka), quai et entrepôt		1,208 33			1,208 33
Haileybury, amélioration du havre (Lac Timiscaming)	1,938 15	8,778 97		985 27	11,702 39
Hamilton, amélioration du havre.	20,518 74	69,813 72		1,532 18	91,864 64
Hawkestone, quai			86 70		86 70
Head-River, améliorations (comté de Victoria)		1,699 97			1,699 97
Helen's-Bay, quai		4,133 34			4,133 34
Hilton	885 41				885 41
Honey-Harbour	2,868 25				2,868 25
Huntsville, quai		1,125 76			1,125 76
Jeannette's-Creek	706 00				706 00
Kawartha, Parc, reconstruction du quai		955 55			955 55
Kempenfeldt, baie, quai		5,412 59			5,412 59
Kenora, quai (voir aussi Rapides Millar)		8,372 10			8,372 10
Kensington, quai		495 78			495 78
Killarney	5,704 56				5,704 56
Kincardine, havre	4,900 17				4,900 17
" brise-lames		622 40			622 40
" jetées			6,424 94		6,424 94
Kingston, améliorations du havre		55,691 91			55,691 91
Kingsville, havre	5,557 66				5,557 66
" jetées			2,276 74		2,276 74
Lac Nipissing, riv. des Français, ouv. de contrôle à l'emb. (voir riv. des Franç.)					
Lac Nipissing, Shanty Lake, Monetville		1,416 19			1,416 19
Lakeport, reconstruction du quai		146 99			146 99
Lac Timiscaming, canton de Lorraine (voir Lorraine).					
Lansdowne, prolongement du quai		4,268 03			4,268 03
La-Passe, traverse, quai		526 75			526 75
Leamington, quai			1,403 47		1,403 47
Lion's-Head, quai		4,420 00			4,420 00
Little Castor River, pour rembourser la municipalité du canton de Winchester, *re* drainage fait en 1912–13		5,110 86			5,110 86
Little-Current	58,333 56				58,333 56
Long-Lake, améliorations		2,310 53			2,310 53
Long-Point (voir St-Williams).					
Lorraine, quai (Lac Timiscaming)		4,014 30			4,014 30
L'Orignal (Rivière Ottawa), quai		519 02			519 02
Madawaska, rivière	3,353 95				3,353 95
Martin's-Island, protection du rivage		978 50			978 50

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario — Suite.					
Meaford, améliorations du hâvre	4,034 20	17,116 18			21,150 38
Michipicoten, quai (entrepôt)		720 24			720 24
Midland, améliorations du hâvre	27,413 63				27,413 63
Monetteville, quai		1,554 85			1,554 85
Montréal Rivière, (Flat Rapids)		1,793 17			1,793 17
" (barrage Latchford)		44,971 82			44,971 82
" " reclame de MM. Lowery & Goring		25,256 66			25.256 66
Muskoka-Narrows	4,473 09				4,473 09
Napanee	11,673 33				11,673 33
Nation, Rivière, améliorations		15 50			15 50
Newcastle, quai de l'est			288 73		288 73
New-Liskeard, améliorations du hâvre	1,072 99	18,539 18			19,612 17
North-Bay, brise-lames		5,364 81			5,364 81
Oliphant, quai			74 52		74 52
Orillia, quai	1,513 57	7,638 05			9,151 62
Oshawa, améliorations du hâvre		72 16			72 16
Ottawa, Ile Victoria, chantiers	936 02				936 02
Owen-Sound, hâvre	1,357 63				1,357 63
" mur de revêtem.—côté est		20,688 99			20,688 99
" mur de revêt.—côté ouest		20,626 75	304 94		20,931 69
Parry-Sound, quai		48,384 00			48,384 00
Pelee-Island, chantiers			3,626 24		3,626 24
Penetanguishene	2,968 59				2,968 59
Peterboro, balance sur l'achat de la propriété du quai		250 95			250 95
Peterboro', pavillon, sur le quai		2,682 94			2,682 94
Picnic-Islands, améliorations (baie Georgienne)	89,788 55				89,788 55
Picton-Harbour	20,325 03				20,325 03
Pike-Creek, mur de revêtement		759 90			759 90
Point-Edward	994 70				994 70
Porcupine, quai			1,123 67		1,123 67
Port-Arthur, améliorations du hâvre	132,278 71	555,350 91			687,629 62
Port-Bruce, prol. du quai de l'ouest, etc.	1,858 52	6,190 10			8,048 62
Port-Burwell-Harbour, améliorations	15,935 57	54,728 04			70,663 61
Port-Colborne, brise-lames de l'est			204 60		204 60
Port-Credit, achat de la propriété pour le hâvre		30,344 20			30,344 20
Port-Elgin, brise-lames, etc		2,000 00			2,000 00
Port-Findlay, quai			899 93		899 93
Port-Hope-Harbour, améliorations	2,300 00	573 07			2,873 07
" " quai			4,000 69		4,000 69
Port-McNicol (voir Victoria hâvre).					
Port-Rowan, quai		800 00			800 00
Port-Stanley-Harbour, améliorations	16,614 18	64,112 82			80,727 00
Providence-Bay, prolongement du quai et entrepôt		12,372 13			12,372 13
Quarry-Bay, quai		4,201 52			4,201 52
Rainy-River, maintien de l'éch. d'étiage				15,866 26	15,866 26
" embouchure	17,770 28				17,770 28
" quai		3,455 83			3,455 83
Richard's-Landing, quai et entrepôt		358 35			358 35
Fleuve Saint-Laurent, entre Kingston et Brockville	36,254 89				36,254 89
Rivière Thames, bris. du barr. de glace				2,198 25	2,198 25
" enlèv. des obstructions	1,355 81	3,292 93			4,648 74
Robin's Landing, quai			25 00		25 00
Rondeau-Harbour, quai, etc	1,092 95		2,101 30		3,194 25
Rosseau, prolongement du quai		1,499 33			1,499 33
Running-Creek (près de Wallaceburg)	4,000 00				4,000 00
St-Joseph-Island, gne "K"		474 03			474 03
" " quai et entrepôt		3,849 72	146 95		3,996 67

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
St. Mary's (rivière)	2,955 28	171 00			3,126 28
St. William's Landing, quai			100 06		100 06
Sand Point, quai			1,716 99		1,716 99
Sarnia Bay, améliorations	3,229 94				3,229 94
Sarnia, quai et bassin d'abri		52 50			52 50
Saugeen River, débarcadère			1,100 00		1,100 00
Sault Ste. Marie, amélioration au havre	152,481 64	43,550 03	2,749 01		198,780 68
Sea Gull, prolongement du quai		196 08			196 08
Severn Bridge, quai (abri), etc	3,161 20	49 97			3,211 17
Severn River à Washago, chaussée		183 83			183 83
Silver Centre, quai		2,574 68			2,574 68
Southampton (Chantry Island), brise-lames			4,899 71		4,899 71
South Bay	1,452 59				1,452 59
South Lancaster, quai			1,582 78		1,582 78
South Nation rivière à Clairmont Ferry			2 92		2 92
South Porcupine, quai			1,250 59		1,250 59
Stokes Bay, quai			1,336 28		1,336 28
Sturgeon Falls	1,068 89				1,068 89
Summerstown, quai			11 50		11 50
Sydenham rivière à Dresden, enlèvement des cailloux		148 70			148 70
Telegraph and Nigger Islands (Baie Quinte)	49,933 96				49,933 96
Thessalon, quai			993 60		993 60
Thornbury, améliorations au havre		3,198 46			3,198 46
Tobermory, estocades de direction			257 92		257 92
Toronto Port de, améliorations—					
Entrée est		3,475 72			3,475 72
Pile est, reconstruction		1,130 00			1,130 00
Rivage de l'Ile, protection		7,553 10			7,553 10
Nouvelle entrée ouest	22,960 56	122,373 39			145,333 95
Quai de la reine				50 00	50 00
Mur contre la mer		10,640 38			10,640 38
Trent Bridge, quai		2,355 77			2,355 77
Trenton Harbour, améliorations	69,222 77				69,222 77
Two Creeks Harbour (voir Wheatley)					
Vail's Point, quai		210 42			210 42
Victoria Harbour (Port McNicol) quai, etc	62,501 43	9,587 53			72,088 96
Walker River (près Sault Ste. Marie)	1,444 27				1,444 27
Wellington quai et améliorations au havre		692 51			692 51
Wendover, quai		627 26			627 26
Wheatley, brise-lames (deux criques)			802 52		802 52
Whitby Harbour, améliorations	16,576 93	7,831 08			24,408 01
Wiarton	542 78				542 78
Windermere, quai et entrepôt		2,904 28			2,904 28
Windsor Landing, quai		52,348 33			52,348 33
Généralement	76,879 95			45,298 78	122,178 73
Totaux, Ontario	1,991,541 12	2,119,375 58	61,880 61	93,757 01	4,266,554 32
Manitoba.					
Assiniboine, rivière, près de Portage la Prairie		5,117 80			5,117 80
Delta, travaux de protection		5,049 06			5,049 06
Gimli Harbour, brise-lames	2,583 65	5,007 46			7,591 11
Gull Harbour, prolongement du quai		892 93		3,849 49	4,742 42
Hnaussa, quai			568 79		568 79

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite.					
Lac Manitoba, relevé en rapport avec l'abaissement du lac		3,074 35			3,074 35
Lockport	8,495 91				8,495 91
Lac Netley, (nord)	215 29				215 29
Lac Pelican, quai		319 50			319 50
Rivière rouge—					
Nouveau chenal d'entrée à l'embouch.	11,541 78	41,477 71			53,019 49
St. Andrews Rapids, écluse et chaussée		62,722 45		13,779 39	76,501 84
St. Andrews, échelle à poisson		6,030 10			6,030 10
Réparer les rives en h. de St. Andrews			2,962 80		2,962 80
Selkirk Harbour, améliorations	10,729 17				10,729 17
Selkirk, chemin de fer marin	16,134 51	7,711 20			23,845 71
Selkirk, bourbier		2,342 96			2,342 96
Selkirk, quai			533 85		533 85
Snake Island	4,780 29				4 780 29
Victoria Beach Bay, brise-lames, quai	2,311 18	3,450 67			5,761 85
Winnipeg	7,057 42				7,057 42
Winnipeg à Lockport (relevé)		589 85			589 85
Winnipegosis	1,719 52				1,719 52
Généralement	3,097 02			4,180 54	7,277 56
Totaux, Manitoba	68,665 74	143,786 04	7,914 93	17,959 93	238,326 64
Saskatchewan et Alberta.					
Athabaska River, enlèv. des cailloux		7,167 01			7,167 01
Edmonton, quai		2,463 34			2,463 34
Fort Qu'Appelle	206 88				206 88
Grouard	4,241 07				4,241 07
Last Mountain Lake (barrage Craven)		5,220 43			5,220 43
North et South Saskatchewan (rivières)—Relevés des rapides, etc		32,019 13			32,019 13
Prince Albert, travaux de protection		16,015 24			16,015 24
Rivière Saskatchewan, améliorations		22,781 78			22,781 78
Sturgeon, rivière, améliorations		2,495 96			2,495 96
Valeport	5,424 87				5,424 87
Généralement				1,069 97	1,069 97
Totaux, Saskatchewan et Alberta	9,872 82	88,162 89		1,069 97	99,105 68
Colombie-Britannique.					
Ainsworth quai		348 48			348 48
Alice Arm (Observatory inlet), hangar du quai		520 95			520 95
Bamfield, quai			14 00		14 00
Ile Barnston, quai		2,499 98			2,499 98
Beaton, quai		7,739 29			7,739 29
Belmont, quai		2,500 00			2,500 00
Bold Point, quai		2,479 15			2,479 15
Boswell, quai		1,427 00	2,110 80		3,537 80
Campbell, rivière, quai			5,533 49		5,533 49
Camp Island, quai			1,983 82		1,983 82
Canoe Pass (Rivière Fraser), Levée de protection		4,340 50			4,340 50
Cascade Flume, quai		1,313 78			1,313 78
Chilliwack, quai			247 15		247 15
Church House, débarcadère flottant		841 79			841 79
Clam Bay (Iles Thetis), quai		3,000 00			3,000 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Columbia et Kootenay, rivières, améliorations	23,077 25				23,077 25
En haut de Golden $5,752 02					
A Revelstoke 1,157 51					
En bas de Burton 1,336 21					
En bas de Revelstoke 4,817 45					
Généralement 2,848 87	15,912 06				15,912 06
Columbia et Kootenay, rivières, quais :					
Argenta $5,368 20					
Arrow-Park 37 50					
Burton 140 23					
Deer-Park 28 75					
Edgewood 761 70					
Forsland 115 20					
Hallett 822 09					
Harrop 219 20					
Proctor 1,038 41					
Revelstoke 2,061 63					
Russell's 1,809 71					
Sunshine-Bay 172 85					
West-Demars 6,402 71					
Wilmer 116 26					
Généralement 3,546 54		22,640 98			22,640 98
Columbia, rivière, relevé		13,809 32			13,809 32
Comaplix, quai		1,514 00			1,514 00
Crawford, quai		1,441 87			1,441 87
Crofton, quai		3,860 28			3,860 28
Dease, rivière, améliorations		2,512 42			2,512 42
Decourcy, Iles, creusage du chenal entre la 1ère et la 2ème îles	614 50				614 50
Deep-Cove, quai		2,813 43			2,813 43
Duncan's station, jusqu'à l'anse, relevé		330 55			330 55
East-Arrow-Park, quai		5,499 84			5,499 84
Esquimalt, nouvelle cale-sèche		264,647 65			264,647 65
" vieille " "	2,278 49	3,475 00		17,485 10	23,238 59
Fraser et Thompson, rivières, quais—					
Langley, quai			141 19		141 19
Nelson Road, quai		1,788 57			1,788 57
Ruskin, quai		2,499 98			2,499 98
Salmon, prolongement du quai		1,296 39			1,296 39
Sumas, quai			47 25		47 25
Généralement		5,969 41			5,969 41
Fraser, rivière, améliorations	86,605 10				86,605 10
" enlèvement des branches		40,649 76			40,649 76
" quai de direction		98,288 39			98,288 39
" l'aile inférieure		30,520 18			30,520 18
Friendly-Cove, Nootka-Sound, quai		101 19			101 19
Gabriola-Island, quai à l'extrémité sud		1,996 05			1,996 05
Goose-Bay, (anse d'observation), hangar du quai		456 02			456 02
Gorge-Harbour, débarcadère flottant		1,059 07			1,059 07
Gower-Point, quai		1,837 09			1,837 09
Grantham's-Landing, (Howe Sound), quai		4,276 75			4,276 75
Grey-Creek, quai		5,462 57			5,462 57
Hardy-Bay, quai			9 50		9 50
Holberg, (l'île Vancouver), quai		9,883 65			9,883 65
Holleyburn, (Nord-Vancouver), quai			2,029 14		2,029 14
Howe-Sound, enlèvement des branches		3,266 06			3,266 06
Invermere, quai		2,034 53			2,034 53
Kaslo, quai		4,461 67			4,461 67

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Kootenay-Bay, quai		6,477 17			6,477 17
Kootenay, lac	5,583 66				5,583 66
Lasquette, quai			21 85		21 85
Lillooet, rivière, branche sud du chenal	4,142 18				4,142 18
Lockport, (Moresby Island), quai		3,940 75			3,940 75
Lower îles, Valdes pontons		1,636 35			1,636 35
McMurdo, quai		555 93			555 93
Massett (Graham, îles,) quai. hangar		700 00			700 00
" (White Settlement), quai		5,064 50			5,064 50
Metchosin, quai		560 00			560 00
Naas, rivière	5,544 29				5,544 29
Nadoo, rivière, débar. flottant à l'emb.		1,000 00			1,000 00
Nanaimo, havre	1,969 55	2,042 32			4,011 87
Needles, quai		6,039 24			6,039 24
Nicomekel. rivière, quai		1,051 91			1,051 91
Okanagan, lac	5,818 26	1,974 83			7,793 09
Okanagan-Mission, quai		2,055 38			2,055 38
Okanagan, rivière, travaux de protection		5,292 02			5,292 02
Pender, havre, quai		3,968 52			3,968 52
Pender, île, relevé		745 43			745 43
Pitt, rivière, quai (rivière Fraser)	89,187 68	2,572 19			91,759 87
Point-Cowan (île Bowen), quai		3,986 00	30 50		4,016 50
Port-Essington, débarcadère flottant	1,323 75	1,000 00			2,323 75
Port-Haney, quai		1,425 60			1,425 60
Powell, rivière, brise-lames		2,127 50			2,127 50
Prince-Rupert, quai de quarantaine		12,931 09			12,931 09
Pritchard, quai		119 07			119 07
Quatsino, prolongement du quai		2,287 99			2,287 99
Queenston (rivière Yakoon), quai		5,140 30			5,140 30
Refuge-Bay (île de Porcher), quai et hangar		1,687 92			1,687 92
Renata, quai		5,641 47			5,641 47
Retreat Cove, quai		1,432 97			1,432 97
Robert-Bay, quai			48 00		48 00
Rocky-Point, quai		2,575 88			2,575 88
Roy's-Beach, quai		3,558 54			3,558 54
Saanichton, quai		17 80			17 80
Sand-Spit-Point, quai et hangar		5,189 87			5,189 87
Savary-Island, quai		1,388 91			1,388 91
Scotch-Creek Flat, Shuswap, lac, quai		3,538 45			3,538 45
Seymour-Arm, quai		6,188 70			6,188 70
Shelter-Point, (baie Gillis), quai		5,644 50			5,644 50
Shoal-Bay (île Thurlow), quai		4,540 70			4,540 70
Shuswap, lac	347 65				347 65
Shutty, Bench, quai		717 00			717 00
Sidney, île, quai			2,080 15		2,080 15
Sidney (île Vancouver), débar. flottant		1,980 08			1,980 08
Skeena, rivière	10,209 29				10,209 29
Sooke-Harbour, entrée	1,583 19		2,466 14		4,049 33
Sorrento, quai		2,321 75			2,321 75
South-Gabriola, île, quai		498 50			498 50
Spiller, rivière, quai, (hangar)		492 68			492 68
Squamish, quai			3,796 92		3,796 92
Stewart, (Head, canal Portland), quai			1,646 75		1,646 75
Summerland, quai		13,402 83			13,402 83
Surf-Inlet, quai		1,213 70			1,213 70
Thompson, rivière, améliorations	10,284 67	1,038 72			11,323 39
Tofino, prongement du quai et répar		972 55	2,025 00		2,997 55
Ucluelet, quai		4,980 42			4,980 42
Union-Bay, prolong. du quai et répar		2,581 00	919 00		3,500 00
Upper-Fraser, rivière et tributaires—					
Fort-George Canyon $12,114 75					
Rapides Giscombe......... 4,112 04					

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite*.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Upper-Fraser, rivière et tributaires—*Suite*.					
Hudson Bay Gardens......$ 2,186 20					
Généralement.. .... 5,202 37	23,615 36	....	....	....	23,615 36
Upper - Lillooet, rivière—Enlèvement des obstructions..................	....	2,639 52	....	....	2,639 52
Van-Anda, quai..	....	1,018 87	....	....	1,018 87
Williams-Head, station de quarantaine.	....	5,713 26	....	....	5,713 26
Willow-Point (Lac Kootenay), quai....	....	7,525 00	....	....	7,525 00
Windermere, quai.	....	1,574 05	....	....	1,574 05
Winter-Harbour, quai (Ile Melville)...	....	....	199 15	....	199 15
Wolfsen-Bay, quai......	....	3,048 76	....	....	3,048 76
Wooden-River, débarcadère flottant...	....	850 00	....	....	850 00
Vancouver, havre.....................	115,269 75	320,448 79	....	....	435,718 54
Victoria, havre......................	201,421 47	331,892 21	....	....	533,313 68
Généralement.......	18,788 57	....	....	18,319 92	37,108 49
Totaux, Colombie-Britannique.....	623,576 72	1,386,413 08	25,349 80	35,805 02	2,071,144 62
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales du personnel, etc...	6,883 30	....	....	20,075 60	26,958 90
Salaires des ingénieurs du district, des assistants, etc....................	....	.. ..	....	314.999 21	314,999 21
Totaux, ports et rivières, en général.........................	6,883 30	....	....	335,074 81	341,958 11
Dragues et outillage de dragage.					
Provinces maritimes..................	.. ..	230,909 22	23,086 32*	....	253,995 54
Ontario et Québec....................	....	155,851 54	111,446 18	....	267,297 72
Manitoba, Saskatchewan et Alberta....	....	25,393 34	20,906 01	....	46,299 35
Colombie-Britannique................	....	159,118 25	175,257 31	....	334,375 56
Totaux, dragues et outil. de dragage...	....	571,272 35	330,695 82	....	901,968 17

* Une somme additionnelle de $114,512.76 dépensée, pour des réparations aux dragues dans les Provinces maritimes, considérée comme inséparable des dépenses pour les travaux, a été inclue dans le coût du dragage dans les différents havres des Provinces maritimes.

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Rivière Saguenay	1,511 17	1,799 21	7,448 48	10,758 86
Rivière St-Maurice	68,861 71	313 57	45,058 70	114,233 98
District d'Ottawa—				
Rivière Noire	....	1,347 10	....	1,347 10
Rivière Coulonge	....	1,158 60	....	1,158 60
Rivière Gatineau	....	463 53	600 00	1,063 53
Rivière Madawaska	....	1,078 82	....	1,078 82
Rivière Ottawa	....	1,489 33	24,021 36	25,510 69
Rivière Petawawa	....	7,713 67	....	7,713 67
District de Trent et Newcastle	856 17	357 63	200 00	1,413 80
Perception des droits des glissoirs et estacades	....	....	3,155 57	3,155 57
Totaux, glissoirs et estacades	71,229 05	15,721 46	80,484 11	167,434 62
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces maritimes.				
Pont Interprovincial, Métapédia	4 10	....	....	4 10
Chemin de Métapédia, améliorations et réparations	998 99	222 70	....	1,221 69
Québec et Ontario.				
Pont Interprovincial, Hawkesbury	8,485 79	....	....	8,485 79
Pont Chapeau (nouveau)	5,804 99	....	....	5,804 99
Pont Timiskaming-Nord	1,858 62	....	....	1,858 62
Pont Portage du Fort	....	1,094 30	....	1,094 30
Cité d'Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement—				
Chaudière, ponts et abords de la	....	3,630 34	....	3,630 34
Place Connaught et rue Wellington	88,579 16	....	9,043 49	97,622 65
Pointe Nepean, installation d'éclairage électrique	4,495 63	....	....	4,495 63
Eclairage de tous les ponts et rues d'Ottawa, maintenus par le gouvernement	....	....	1,808 56	1,808 56
York, Pont de (Grande-rivière)	....	875 00	....	875 00
Manitoba.				
Pont Miniota	750 00	....	....	750 00
Saskatchewan et Alberta.				
Pont Banff	....	1,830 62	....	1,830 62
Pont Edmonton	....	1,145 92	....	1,145 92
Totaux, chemins et ponts	110,977 28	8,798 88	10,852 05	130,628 21
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Terreneuve.				
Cap-Ray (subside)	....	....	250 00	250 00
Provinces maritimes.				
Baie de Fundy	....	....	2,311 05	2,311 05
Cap-Breton	1,462 41	....	34,360 18	35,822 59
Cap-Negro (île)	808 00	....	....	808 00
Escuminac	1,052 41	....	1,346 00	2,398 41
Ile-du-Prince-Edouard et terre ferme	545 46	....	13,893 32	14,438 78
Ile Seal	808 00	....	....	808 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec (Terre ferme).				
Charlesbourg—Martineau-Moulins	4,892 20		368 94	5,261 14
Pointe-au-Père (subside)			1,000 00	1,000 00
Laval-Beauport			136 41	136 41
Rive Nord, est de Bersimis			30,437 47	30,437 47
" ouest de Bersimis	140 92		19,658 48	19,799 40
St-Ignace de Loyola—Ile du Pads	1,718 29			1,718 29
Ligne de Témiscamingue	2,640 91		1,974 60	4,615 51
Québec, Iles.				
Anticosti			12,756 94	12,756 94
Grosse Isle, Quarantaine			6,582 56	6,582 56
Ile-aux-Grues—Ile-aux-Oies	781 00		112 61	893 61
Isle-aux-Coudres			200 00	200 00
Iles de la Madeleine			4,305 20	4,305 20
Vaisseau-câble *Tyrian*			58,901 84	58,901 84
Dépenses générales, golfe et provinces maritimes			8,666 01	8,666 01
Ontario.				
Ile Manitoulin—Ile Cockburn	2,944 79			2,944 79
Ile Pelée			519 94	519 94
Saskatchewan et Alberta.				
Qu'Appelle, Edmonton, Athabaska et Moosejaw—Wood Mountain	43,273 23		86,986 96	130,260 19
Colombie-Britannique et Yukon.				
Ashcroft–Dawson	16,967 85		232,984 93	249,952 78
Edgewood-Nakusp	898 65		771 47	1,670 12
Golden-Windermere	1,326 91		3,445 14	4,772 05
Kamloops-Okanagan	4,307 62		30,561 74	34,869 36
Rivière Powell-Vancouver	12,609 00			12,609 00
Iles de la Reine Charlotte	13,917 09			13,917 09
Lignes de l'île Vancouver	33,528 30		60,100 35	93,628 65
Colombie-Britannique en général			5,093 07	5,093 07
Service télégraphique en général			6,030 08	6,030 08
Totaux, lignes télégraphiques	144,623 04		623 755 29	768,378,33
DIVERS.				
Levés—				
Provinces maritime			32,129 30	
Québec			40,726 36	
Ontario			48,740 23	
Manitoba			6,206 85	
Saskatchewan et Alberta			3,523 76	
Colombie-Britannique			15,024 59	
Baie Georgienne			7,560 00	
En général			3,706 00	157,617 09
Barrage et emmagasin. des eaux de la riv. Ottawa—				
Barrage Kipawa	1,787 49			1,787 49
" " dommages au terrain	1,000 00			1,000 00
Barrage de Quinze	166,608 51			166,608 51
Barrage Timiskaming	114,121 92			114,121 92
" " dommages au terrain	9,790 06			9,790 06
En général	9,163 64			9,163 64

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et tretien.	Total.
DIVERS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Exploration à la source de la rivière Ottawa...... ..	25,153 33	....	....	25,153 33
Bassins de radoub généralem.—Préparation des plans, etc., en rapp. a. les nouv. bassins de rad. projetés.	9,993 38	....	....	9,993 38
Prise des niveaux de la rivière....	....	....	9,761 15	9,761 15
Rivière Richelieu—en rapp. a. les chauss. à St-Jean, Qué., paiements à MM. Marceau & Valiquet....	1,000 00	....	....	1,000 00
Commission des Eaux Navigables	....	....	24,331 82	24,331 82
Commission Conjointe Internationale...............	....	....	3,700 00	3,700 00
Commission Internationale, Rivière St-Jean, N.-B..	....	....	11,672 41	11,672 41
Investigations en vertu de l'acte des enquêtes.. ..	.. ..	....	324 58	324 58
Commission du fleuve St-Laurent et des Grands Lacs...........	....	.. ..	16,742 59	16,742 59
Mesurage du fleuve St-Laurent.....................	....	....	1,925 97	1,925 97
Machines pour épreuves de forage............. ..	6,168 89	....	....	6,168 89
Monument de Sa Majesté, feu le roi Edouard VII...	1,291 48	....	....	1,291 48
Monument à la mémoire de feu Sir L. H. Lafontaine et de feu l'Hon. Robt. Baldwin................	11,528 50	....	....	11,528 50
Monument à la mémoire de feu l'Hon. Thos. D'Arcy McGee.....................	408 97	....	....	408 97
Monument à Madeleine de Verchères....	15,124 20	....	....	15,124 20
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 21 employés, décédés, section 41, Acte d'amendement du Service Civil...........................	....	. . ..	3,626 97	3,626 97
Compensation à Robert McAllister, à propos des blessures reçues dans le bureau de poste de Prescott, Ont..	..... .	.. ..	150 00	150 00
Totals, divers	373,140 37	....	229,852 58	602,992 95

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse		134,148 08	16,322 59	61,068 21	211,538 88
Ile du Prince-Edouard		7,385 56	4,810 65	11,581 23	23,777 44
Nouveau-Brunswick		354,463 03	9,456 92	49,684 13	413,604 08
Québec		2,046,683 64	43,470 96	258,294 93	2,348,449 53
Ottawa, édifices publics		2,694,560 18	404,399 83	696,167 46	3,795,127 47
Ontario, (Ottawa non compris)		2,224,863 95	59,895 44	201,814 71	2,486,574 10
Manitoba		376,831 30	12,392 02	81,865 94	471,089 26
Saskatchewan		673,117 12	10,756 82	66,191 31	750,065 25
Alberta		684,587 57	15,162 62	71,856 20	771,606 39
Colombie-Britannique		812,890 01	15,240 44	98,954 96	927,085 41
Territoire du Yukon		8,667 71		80,732 55	89,400 26
Edifices publics, en général		32,009 90		77,136 70	109,146 80
Totaux, havres, rivières—					
Nouvelle-Ecosse	356,785 75	504,036 92	71,552 96	13,160 01	945,535 64
Ile du Prince-Edouard	93,014 37	75,091 49	11,668 16	7,038 01	186,812 03
Nouveau-Brunswick	1,822,697 76	1,509,106 01	12,256 82	16,673 71	3,360,734 30
Québec	353,297 04	955,929 81	139,680 57	63,391 23	1,512,298 65
Ontario	1,991,541 12	2,119,375 58	61,880 61	93,757 01	4,266,554 32
Manitoba	68,665 74	143,786 04	7,914 93	17,959 93	238,326 64
Saskatchewan et Alberta	9,872 82	88,162 89		1,069 97	99,105 68
Colombie-Britannique	623,576 72	1,386,413 08	25,349 80	35,805 02	2,071,144 62
Havres et rivières, etc., en général	6,883 30			335,074 81	341,958 11
Totaux, dragages et matériel		571,272 35	330,695 82		901,968 17
" glissoirs et estacades		71,229 05	15,721 46	80,484 11	167,434 62
" chemins et ponts		110,977 28	8,798 88	10,852 05	130,628 21
" lignes de télégraphe		144,623 04		623,755 29	768,378 33
" Divers		373,140 37		229,852 58	602,992 95
Grands totaux des dépenses	5,326,334 62	18,103,351 96	1,277,428 30	3,284,222 06	27,991,336 94

PARTIE II—ETAT B—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public (le total pour chaque province se trouve à l'Etat A).

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, bureau de poste, etc.	.....	502 60	275 93	1,193 14	16 00	1,987 67
Annapolis "	.....	467 56	284 10	147 00	30 00	928 66
Antigonish "	.....	449 96	266 36	432 54	75 00	1,223 86
Arichat "	.....	178 41	274 50	58 94	0 50	512 35
Baddeck "	.....	431 17	200 00	32 32	.....	663 49
Bridgewater "	.....	465 12	32 00	273 35	31 50	801 97
Canso "	.....	431 82	322 75	140 50	10 00	905 07
Dartmouth "	.....	466 30	89 30	158 54	23 50	737 64
Digby "	.....	420 86	322 50	260 83	64 00	1,068 19
Glace Bay "	.....	619 70	263 95	601 60	33 00	1,518 25
Guysborough "	.....	236 95	244 50	190 00	.....	671 45
Halifax, Archives	349 25	7 50	.....	.....	.....	356 75
" bureau de l'assistant Receveur-Général	950 00	986 84	272 90	86 79	57 67	2,354 20
" commis des travaux	37 50	.....	.....	.....	.....	37 50
" douane et Revenu de l'Intérieur	54 66	5,179 63	753 25	722 95	579 13	7,289 62
" bâtisse d'immigration	.....	1,424 84	1,282 35	2,724 80	823 60	6,255 59
" hôpital de détention d'immigration	.....	.....	667 14	292 22	410 57	1,369 93
" ministère de la Milice—édifice Dennis	778 00	.....	.....	.....	.....	778 00
" bureau de poste	.....	5,641 83	640 16	2,695 43	572 72	9,550 14
Inverness, bureau de poste, etc	.....	452 97	286 64	332 90	45 00	1,117 51
Kentville, ferme modèle	.....	.....	318 20	225 66	.....	543 86
" bureau de poste	.....	413 96	446 50	203 67	50 00	1,114 13
Liverpool, bureau de poste, etc	.....	438 81	214 50	188 97	22 50	864 78
Lunenburg, bureau de poste, etc.	.....	498 26	272 10	491 30	59 00	1,320 66
Nappan, ferme modèle	.....	.....	229 40	.....	.....	229 40
New-Glasgow, bureau de poste	.....	481 00	238 59	494 02	100 00	1,313 61
Sydney-Nord, bureau de l'ingénieur	600 00	.....	.....	.....	13 50	613 50
" bâtisse d'immigration	.....	.....	87 50	44 69	.....	132 19
" bureau de poste	.....	453 85	49 80	491 28	32 00	1,026 93
Parrsboro, édifice public	7 50	233 31	281 50	110 15	.....	632 46
Pictou, douane	.....	300 00	328 40	.....	12 20	640 60
" bureau de poste	.....	315 90	245 00	5 40	.....	566 30
Shelburne, bureau de poste	.....	470 86	217 87	274 57	.....	963 30
Springhill, bureau de poste, etc	.....	535 26	232 49	335 97	30 00	1,133 72
Sydney, bureau de poste	.....	614 52	563 00	950 82	87 00	2,215 34
" bureau d'immigration	.....	.....	.....	4 40	.....	4 40
Sydney Mines, bureau de poste, etc.	.....	466 78	21 75	497 80	30 00	1,016 33
Truro, bureau de poste, etc.	.....	433 71	7 50	672 45	30 00	1,143 66
Westville, bureau de poste	.....	417 41	299 60	202 02	21 00	940 03
Weymouth, bureau de poste	75 00	.....	.....	.....	.....	75 00
Windsor, bureau de poste, etc.	.....	510 22	297 80	422 15	.....	1,230 17
" bureau d'immigration	112 50	.....	.....	.....	.....	112 50
Wolfville, bureau de poste	.....	.....	296 93	.....	.....	296 93
Yarmouth, bureau de poste	.....	510 76	363 30	995 03	72 00	1,941 09
Totaux, Nouvelle-Ecosse	2,964 41	25,458 67	11,490 06	16,954 20	3,331 39	60,198 73
Ile-du-Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifi. de la Mar. et Pêc	47 00	544 51	267 05	59 44	34 00	952 00
" bureau de poste	14 58	2,994 80	833 23	2,073 32	168 75	6,084 68
" ferme expérimentale	.....	.....	155 31	62 99	.....	218 30
" agence d'immigration	174 96	.....	.....	.....	.....	174 96

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ile-du-Prince-Edouard—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Georgetown, bureau de poste, etc..	....	150 03	182 08	29 55	56 25	417 91
Montague, bureau de poste, etc......	....	168 21	254 18	77 08	....	499 47
Souris, bureau de poste, etc...........	....	454 19	379 51	206 58	....	1,040 28
Summerside, bureau de poste........	....	451 29	461 27	409 74	38 00	1,360 30
Tignish, bureau de poste..........	....	498 33	296 00	39 00	....	833 33
Total, Ile-du-Prince-Edouard..	236 54	5,261 36	2,828 63	2,957 70	297 00	11,581 23
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste, etc......	....	472 79	340 39	992 53	....	1,805 71
Campbellton, bureau de poste......	....	426 21	446 75	739 60	56 25	1,668 81
Carleton, St-Jean ouest, bur. de poste.	....	399 96	2 00	40 59	....	442 55
Chatham, bureau de poste, et bureau de l'Ingénieur....................	45 00	304 85	401 70	406 47	20 00	1,178 02
Clair, bâtisse d'immigration..........	130 00	....	....	....	....	130 00
Dalhousie, bureau de poste, etc.......	....	411 31	285 50	47 64	26 00	770 45
Edmundston, bâtisse d'immigration..	120 00	....	....	....	....	120 00
Fairville, bureau de poste	9 55	471 29	181 61	199 83	18 00	880 28
Fredericton, bureau de l'Ingénieur...	318 00	....	....	3 36	....	321 36
" bâtisse d'immigration...	449 96	....	85 00	14 43	7 50	556 89
" ferme modèle..........	....	....	42 64	....	....	42 64
" bureau de poste........	....	527 92	543 54	678 56	81 00	1,831 02
Grand-Falls, bureau de poste........	....	447 60	620 63	46 50	64 50	1,179 23
Hartland, bureau de poste..........	....	510 12	279 67	34 00	30 00	853 79
Hillsborough, bureau de poste......	....	428 46	146 30	56 04	....	630 80
Marysville, bureau de poste, etc.....	....	151 60	297 81	23 40	26 00	498 81
Moncton, bureau de poste, etc.......	....	497 00	506 41	534 37	134 00	1,671 78
Newcastle, bureau de poste, etc......	....	478 13	317 33	501 30	35 00	1,331 76
Richibucto, bureau de poste.........	....	441 00	369 91	279 66	....	1,090 57
St-John, bur. du commissaire du recen.	....	....	....	....	....	....
" douanes	309 25	3,127 27	2,119 09	790 08	1,541 32	7,887 01
" hôpital de détention........	....	623 00	....	....	....	623 00
" bureau de l'ingénieur	1,237 25	....	....	....	....	1,237 25
" entrepôt de vérification....	250 00	....	....	....	....	250 00
" bâtisse de l'immigration....	2,105 32	1,340 00	1,553 99	661 88	695 42	6.356 61
" bur. de poste, St-Jean-ouest	....	3,125 24	878 13	3,133 75	1,195 89	8,333 01
" Station de la quarantaine, Partridge-Island.........	....	720 00	....	....	22 00	742 00
" banque d'épargne.........	....	1 30	395 51	121 08	43 91	561 80
St. Leonard, bâtisse d'immigration ..	98 00	....	....	....	....	98 00
St-Stephen, " "	....	....	29 60	....	6 34	35 94
" bureau de poste.........	150 00	590 11	239 10	428 70	112 36	1,520 27
" Pont, bureau de poste et douanes	....	....	....	18 90	3 25	22 15
Sussex, bureau de poste, etc.........	....	434 06	409 50	96 44	49 50	989 50
Tracadie, lazaret...................	....	754 03	1,882 88	45 45	....	2,682 36
Woodstock bureau de poste..........	....	539 95	344 67	392 14	34 00	1,310 76
Total, Nouveau-Brunswick....	5,222 33	17,223 20	12,719 66	10,286 70	4,202 24	49,654 13
Québec.						
Acton Vale, bureau de poste.........	....	510 09	120 55	144 99	24 00	799 63
Arthabaska, bureau de poste........	....	423 14	364 40	318 37	143 75	1,249 66
Asbestos, bureau de poste..........	78 75	....	....	....	....	78 75
Aylmer, bureau de poste...........	....	148 02	150 75	251 46	29 25	579 48
Beauharnois, bureau de poste........	137 50	2 80	....	....	....	140 30
Berthierville, bureau de poste.......	....	82 90	211 15	51 13	34 40	379 58
Black Lake, bureau de poste........	150 00	....	....	....	....	150 00
Buckingham, bureau de poste.......	....	134 25	252 30	132 25	31 00	549 80
Cacouna, bureau de poste.........	87 50	....	....	....	....	87 50
Cap Rouge, ferme expérimentale.....	....	....	244 50	....	....	244 50

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Quebec—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chicoutimi, bureau de poste		620 16	394 35	472 66	225 00	1,712 17
Coaticook, bureau de poste, etc		548 47	287 60	272 57	50 00	1,158 64
Cookshire, bureau de poste, etc		399 96	226 00	144 20	15 00	785 16
Drummondville, bureau de poste et douanes		430 91	236 28	82 25	11 00	760 44
Dundee, douanes			96 50			96 50
Farnham, ouest, bureau de poste		311 30	110 00	82 09	20 00	523 39
Fraserville, bureau de poste, etc		432 06	255 22	160 67	200 00	1,047 95
Granby, bureau de poste, etc		391 08	280 00	221 56	150 00	1,042 64
Hull, bureau de poste		162 60	189 25	426 04	290 57	1,068 46
Iberville, bureau de poste		480 00	74 45	127 24		681 69
Ile Verte, bureau de l'ingénieur	74 00					74 00
Joliette, bureau de poste		514 92	298 04	163 55	108 00	1,084 51
" b. de poste, b. de l'inspecteur.	66 00					66 00
" bureau des poids et mesures	293 33					293 33
Knowlton, bureau de poste et arsenal		189 84	301 24	186 83	21 00	698 91
Lachine, bureau de poste		137 66	181 00	96 95	57 07	472 68
Lachute, bureau de poste		409 51	199 55	444 23	37 50	1,090 79
Laprairie, bureau de poste		172 20	198 42	41 15	45 00	456 77
L'Assomption, bureau de poste		312 47	179 75	97 21	65 00	654 43
Lévis, bureau de poste, etc		524 32	495 00	541 19		1,560 51
Longueuil, bureau de poste		332 85	102 00	95 10		619 95
Magog, bureau de poste		470 15	281 09	292 97	78 56	1,122 77
Marieville, bureau de poste		368 88	163 12	134 78	42 00	708 78
Mégantic (Lac), bureau de poste		437 08	266 50	245 34	21 00	969 92
Montmagny, bureau de poste et bureau de l'ingénieur de district	35 00	441 27	223 69	141 40	50 00	891 36
Montreal, magasins du corps d'ordonnance canadienne	2,000 00					2,000 00
" bureau des archives, édifice de la banque de Québec.	446 79			11 20		457 99
" douanes, bureau des messageries	6,250 00	1,570 10	1,262 09	724 20	738 17	10,544 56
" douanes	33 54	5,505 27	1,574 53	1,085 71		8,199 05
" douane au canal		0 80	0 80	82 11		83 71
" bureau de l'ingénieur	228 43					228 43
" bur. de l'ingèn. surveillant.	800 04				26 00	826 04
" entrepôt de vérification	78 96	14,129 31	1,400 79	3,294 62	1,119 24	20,022 92
" édifice d'immigration, hôpital et bureau	2,666 22	8 75	565 00	337 26	486 70	4,063 93
" Intercolonial		1,067 71	550 95	114 90	117 37	1,850 93
" ministère de la Marine et des Pêcheries	625 00			1 50		626 50
" bureau de poste (principal)	454 51	60,312 41	3,928 94	19,828 60	3,329 64	87,854 10
" édifices publics		1,685 94				1,685 94
" " "B" (Ste-Catherine)	1,375 00	2,027 65	543 19	935 95	449 11	5,330 90
édifices publics, "B" additionel	375 00					375 00
" édifices publics, "C" (Amherst)	250 00	1,262 49	487 15	740 08	668 87	3,408 59
" édifices publics "D"		841 92	701 16	212 09	112 52	1,867 69
" " "E"		876 06	359 85	525 92	104 29	1,866 12
" " "F"	1,875 00	9 84	18 74		12 24	1,915 82
" " "N"	900 00	67 40	13 65	69 00	18 10	1,068 15
" " "S"		112 50	282 77	100 21	37 83	533 31
" Hochelaga, bur. de poste		231 47	232 48	261 32	69 84	795 11
" bureau des travaux publics.	618 48			4 80	13 00	636 28
" atelier " " rue des Commissaires	440 00					440 00
" édifice Shaughnessy	3,412 09					3,412 09
" b. de poste, Ste-Cunégonde	1,750 00					1,750 00
" bureau de poste, St-Henri.		400 18	162 78	262 15	43 54	868 65
Nicolet, bureau de poste		560 66	184 52	190 07	70 50	1,005 75
Nominigue, bâtisse d'immigration		300 00		10 80		310 80

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Suite.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Peribonka, bâtisse d'immigration		301 05	13 50	3 00		317 55
Pierreville, bureau de poste, etc		179 20	99 35	37 40	15 00	330 95
Plessisville " "		137 76	235 38	90 48	74 53	538 15
Québec, station du Pacifique-Canadien	300 00					300 00
" Citadelle, quartiers du gouverneur général	100 80	622 50	743 60	92 81		1,559 71
" agence de colonisation	225 00					225 00
" bur. des mesureurs de bois		540 00				540 00
" douane	39 11	2,114 78	1,610 81	604 51	800 00	5,169 21
" bureau de l'ingénieur	171 75					171 75
" " " additionnel. 103 rue St-Jean	96 75					96 75
" entrepôt de vérification		1,626 65	729 69	602 54	450 00	3,408 88
" hôpital de détention pour les immigrants	225 00	0 50	821 98	1,053 78	461 25	2,562 51
" édifice d'immigration	600 00		892 48	355 33	1,456 25	3,304 06
" nouveau hangar d'immigrat.			441 25			441 25
" bureau temporaire d'immgr.			92 11			92 11
" école de marine, 116 Côte de la Montagne	336 67	4 80	543 07		750 00	1,634 54
" chambre des ministres	14 00					14 00
" observatoire				87 06	50 00	137 06
" bureau de poste	125 83	9,709 83	1,147 06	1,991 34	750 00	13,724 06
" station postale "B" rue St-Pierre	2,250 00			50 75		2,300 75
" revenu de l'Intérieur, inspecteur des poids et mesur.			17 96	18 66		36 62
" bureau de poste de St-Roch		1,148 12	365 76	414 80	400 00	2,328 68
" bur. de poste de St-Sauveur	540 00	150 00			40 00	730 00
Richmond, bureau de poste, etc		471 86	305 40	352 53	25 00	1,154 79
Rigaud, bureau de poste		321 05	193 28	24 15	22 00	560 48
Rimouski, bureau de l'ingénieur	300 00	7 85		59 22		367 07
" bureau de poste		307 92	258 00	178 17	112 50	856 59
Rivière-du-Loup, bureau de poste			89 00			89 00
Roberval, hangar d'immigration		250 00	350 00	214 77	25 00	839 77
" bureau de poste		50 00	261 00			311 00
Rock-Island, édifice public		339 98	333 74	111 33	21 38	806 43
Shawinigan-Falls, douane et bureau de poste		234 65	324 00	71 75	5 78	636 18
Sherbrooke, bureau d'accise	629 31					629 31
" bureau de poste	16 75	628 29	483 80	514 50	50 00	1,693 34
" bur. de l'insp. des postes	539 50			19 97		559 47
Sorel, bureau de poste, etc		538 75	524 54	524 27	257 65	1,845 21
Ste-Anne-de-Bellevue, bur. de poste	150 00					150 00
St-Eustache, bureau de poste, etc	144 00			51 37		195 37
Ste-Flavie, station	15 50					15 50
St-Georges-Est, Beauce, bur. de poste	200 00					200 00
St-Gabriel de Brandon, bur. de poste.	451 33			24 00		475 33
St-Hyacinthe, douane et bureau de poste		674 54	416 74	385 33	150 00	1,626 61
" revenu de l'Intérieur		375 83	52 56	38 16	100 00	566 55
St-Jérôme. bureau de poste, etc		412 96	333 62	144 23	64 03	954 84
St-Jean, douane		349 92	106 29	33 00		489 21
" bureau de poste		300 00	213 96	248 80	110 00	872 76
St-Lambert, bureau de poste		8 00	272 75	68 14		348 89
St-Léonard, édifice de détention des immigrants	7 00					7 00
St-Régis, douane et Affaires des Sauvages			124 91			124 91
Ste-Rose, bureau de poste	162 00					162 00
Ste-Thérèse, bureau de poste			200 44			00 44
Terrebonne, bureau de poste, etc		300 54	193 37	64 87	15 00	573 78
Thetford-Mines bureau de poste, etc.		248 95	275 75	269 88	100 00	894 88
Trois-Rivières, bureau de l'ingénieur.	144 00					144 00

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures pour les concierges	Chauffage.	Eclairage	Eau.	Total.
Québec—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Trois-Rivières, entrepôt de vérificat.	....	......	......	......	6 83	6 83
" bureau de poste	....	953 40	122 00	682 25	50 83	1,808 48
Trois-Pistoles " ..	125 00	....	....	....	....	125 00
Valleyfield "	....	619 50	488 46	283 04	90 00	1,481 00
Verchères, édifice public.	....	25 00	...	....	....	25 00
Victoriaville, bureau de poste, etc...	....	365 60	294 68	472 87	50 00	1,183 15
Total pour Québec	33,669 94	124,679 13	32,714 38	44,399 73	15,669 09	251,132 27
Edifices d'Ottawa.						
Edifice des archives	....	1,440 00	966 00	451 49	....	2,857 49
Observatoire astronomique.....	... .	... .	611 30	742 16	... .	1,353 46
Ferme expérimentale	....	....	4,617 60	1,266 35	.. ..	5,883 95
Musée des Pêcheries	....	....	269 80	398 56	....	668 36
Laborat. d'essai des combust. (Mines)	....	....	455 00	383 27	....	838 27
Terrains du gouvernement...	. ...	... .	....	297 97	... .	297 97
Edifice des Mines, rue Sussex.	....	2,640 00	1,043 70	767 3[illegible]	....	4,451 08
" du Service Naval, rue Sussex	....	720 00	355 00	296 62	....	1,371 62
Edifices du Parlement et des ministères	....	60,229 92	53,251 19	29,439 11	....	142,920 22
Bureau de poste.................	....	4,860 00	1,778 00	1,032 07	....	7,670 07
Imprimerie Nationale	....	....	7,784 00	4,805 26	....	12,589 26
Travaux publics, ateliers....... ...	....	1,200 00	1,001 10	646 92	....	2,848 02
Hôtel des monnaies............ ..	....	1,440 00	2,605 70	302 52	....	4,348 22
Cour Suprême...........	... .	1,200 00	1,057 00	461 14	....	2,718 14
Ile Victoria (chantiers maritimes)...	....	.. ..	.. ....	186 82	....	186 82
Musée Victoria.	. . ..	7,200 00	6,286 00	2,733 42	....	16,219 42
Divers édifices occupés par des bureaux des ministères :—						
Bur. sur les rues Wellingt. et Victoria.	....	....	901 70	820 80	....	1,722 50
Bureaux de la rue Sparks (édif. Egan)	. .....	....	....	223 34	....	223 34
Edifices loués	290,336 95	17,160 00	4,969 50	14,490 58	.. . .	326,957 03
Total, édifices d'Ottawa..	290,336 95	98,089 92	87,952 59	59,745 78	... .	536,125 24
Ontario.						
Alexandria, bureau de poste. etc.....	....	511 07	256 49	226 80	7 50	1,001 86
Almonte, bureau de poste....	....	426 59	503 14	77 02	56 25	1,063 00
Amherstburg "	....	410 71	235 70	150 10	40 00	836 51
Arnprior "	....	463 71	324 76	708 81	32 00	1,529 28
Athens "	....	....	126 00	15 00	....	141 00
Barrie "	....	450 27	353 38	282 82	50 00	1,136 47
Belleville "	....	724 42	690 34	868 18	83 25	2,366 19
Berlin "	....	431 96	275 94	233 54	31 40	972 84
Blenheim "	200 00	... .	....	....	....	200 00
Bowanville "	....	470 50	213 60	154 16	10 00	848 26
Brampton "	....	451 21	452 25	157 15	38 80	1,099 41
Brantford "	....	645 63	403 90	254 25	56 88	1,360 66
Bridgeburg, bureau de poste, etc....	....	368 97	166 50	164 28	20 00	719 75
Brockville. bureau de poste....... ..	.. ..	738 49	502 15	742 75	170 00	2,153 39
Carleton-Place, bureau de poste, etc.	....	411 76	187 00	160 19	....	758 95
Cayuga, bureau de poste	....	289 96	60 37	69 33	6 00	425 66
Chatham bureau de poste, etc.......	....	656 75	256 76	188 05	18 94	1,120 50
Chesley, bureau de poste..........	....	....	280 04	....	....	280 04
Clinton "	....	211 72	152 53	143 35	7 85	515 45
Cobalt "	2,000 00	....	....	....	....	2,000 00
Cobourg "	....	519 65	280 00	550 19	45 50	1,395 34
Cornwall "	....	601 80	475 82	679 72	37 50	1,794 84
Deseronto "	....	561 77	300 00	368 27	53 28	1,283 32
Dresden "	....	214 46	75 00	91 20	17 50	398 16
Dundas "	200 00	377 30	487 53	49 48	12 20	1,126 51
Elora "	....	372 01	209 34	309 00	....	890 35
Essex "	....	399 96	450 95	244 11	37 50	1,132 52

Partie II—Etat B—Dépenses—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fergus, bureau de poste		419 66	198 68	397 90		1,016 24
Fort-William, bureau de l'ingénieur	900 00					900 00
" bureau d'immigration	121 80			3 33		125 13
" bureau du rev. de l'int	170 00					170 00
" bureau de poste		573 16	562 50	510 12	90 00	1,735 78
Galt, douane et bureau de poste		529 57	299 90	217 34	26 73	1,073 54
Gananoque, douane			178 00	68 33	15 51	261 84
" bureau de poste		1 37	68 63	169 60	16 37	255 97
Glencoe, bureau de poste		424 55	198 67	252 66	1 00	876 88
Goderich, bureau de poste, etc		486 00	261 69	391 47	60 00	1,199 16
Gore-Bay, édifice d'immigration			4 12			4 12
Guelph, bureau de poste		615 67	500 92	514 98	93 32	1,724 89
Hamilton, douane		402 63	154 00	31 98		588 61
" édifice d'immigration et bureau	220 00					220 00
" revenu de l'intérieur			119 00	53 15	17 70	189 85
" bureau de poste et entrepôt de vérification		4,845 93	1,281 68	1,402 89	750 00	8,280 50
" bur. de poste additionnel	100 00					100 00
" station postale B	1,200 00			65 62	8 90	1,274 52
Harriston, bureau de poste		431 70	301 43	329 32	46 05	1,108 50
Hawkesbury "		504 48	240 60	151 87	18 00	914 95
Ingersoll, "		514 28	331 26	244 11	18 15	1,107 80
Kenora. "		421 61	296 89	319 33	70 76	1,108 59
Kincardine, "		266 26	297 43	422 70	20 00	1,006 39
Kingston, douane		420 41	488 40	117 70	59 25	1,085 76
" revenu de l'intérieur	2,242 81	651 50	686 00	160 80	56 83	3,737 94
" corps d'ordonnance	1,000 00					1,000 00
" bureau de poste		1,060 76	719 25	1,147 85	59 50	2,987 36
Leamington, bureau de poste		477 95	227 25	229 28	21 00	955 48
Lindsay, "		492 70	317 14	114 12	30 00	953 96
Listowel, "		436 29		465 70	36 69	938 68
London, édifice Coote, bureau d'immigration	230 00					230 00
London, douane, etc		1,199 23	1,597 21	747 38	112 00	3,655 85
" bureau de poste		1,493 72	1,263 81	2,014 75	60 00	4,832 28
L'Original, bureau de poste	125 00					125 00
Markham, "		603 91	52 09	46 65	1 00	703 65
Merrickville, "	250 00					250 00
Midland, bureau de l'ingénieur	165 00					165 00
Mitchell, bureau de poste		421 32	318 50	168 46	20 00	928 28
Mount-Forest, "		384 25	244 93	247 82	27 22	904 22
Napanee, "		582 10	426 88	203 40	75 04	1,287 42
Niagara-Falls, "		682 01	482 15	247 11	42 50	1,453 77
North-Bay, "		890 85	592 00	334 45	32 77	1,850 07
Orangeville, "		605 00	190 87	239 34	20 00	1,055 21
Orillia, "		420 53	278 83	133 88	14 00	847 24
Oshawa, "		531 68	277 66	291 42	31 30	1,132 06
Owen-Sound, "		533 10	636 38	250 61	72 99	1,493 08
Paris, "		408 26	155 30	79 56	53 60	696 72
Park-Hill, "		229 69	192 58	61 69		483 96
Pembroke, "		426 86	350 14	229 60	36 00	1,042 60
Peterboro, douane		406 51	418 81	178 63	50 00	1,053 95
" douane temporaire, 36-42 rue George	320 00					320 00
" bureau de poste, etc.		721 56	477 69	276 78	75 00	1,551 03
Petrolea, "		477 80	159 57	268 36	47 76	953 49
Picton, "		438 8.	274 00	186 65	27 00	925 94
Port-Arthur, bureau de l'ingénieur	595 00					595 00
" édifice d'immigration	180 00		36 50	20 61	6 40	243 51
" bureau d'immigration	240 00		14 00	2 88		256 88
" bureau de poste	135 00	583 36	512 75	306 39	60 31	1,597 81
Port-Colborne, bureau de poste		434 51	40 20	77 70	20 00	572 41
Port-Hope, "		469 98	353 3	433 83	63 86	1,321 02
Port-Perry, "		236 90	258 20	27 64	14 68	42

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fourniture.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Prescott, douane		46 38	188 75	46 27	75 00	356 40
" bureau de poste		573 46	193 25	225 75	75 00	1,067 46
Renfrew, "		417 11	333 04	626 15	26 50	1,402 80
Ridgetown, "	300 00					300 00
Sandwich, " etc.		378 82	206 70	59 34	11 00	655 86
Sarnia, "		622 95	326 81	215 61	50 18	1,215 55
Sault-Ste-Marie, "		671 85	1,014 00	771 74	76 30	2,533 89
Seaforth, "		266 00	230 80	75 03		571 83
Simcoe, "		509 65	90 71	111 34	20 00	731 70
Smith's Falls, "		414 01	224 85	230 29	66 75	935 90
Stratford, "		674 23	487 98	351 10	58 00	1,571 31
Strathroy, "		467 02	239 09	217 44	22 50	946 05
Ste-Catherine, "		474 50	511 85	412 80	128 88	1,528 03
Ste. Mary's, "		428 97	313 60	249 78	20 86	1,013 21
St-Thomas, "		487 18	337 00	236 93	14 98	1,076 09
Tilbury, "		45 22	256 53			301 75
Tilsonburg "		474 94	191 20	265 25	36 00	967 39
Toronto, asst. rec. général et revenu de l'intérieur		977 72	363 92	239 57	13 66	1,594 87
" douane, rues George et Frank		4,999 16	1,037 07	592 30	78 61	6,707 14
" messag. des douanes, Canadian Exp. et Dom. Exp.		13 10	36 82	63 41	14 70	128 03
" bureau de l'ingénieur	2,233 40			65 55		2,298 95
" entrepôt de vérification	62 97	9,087 56	1,930 77	642 63	108 28	11,832 21
" garage		1,428 16	249 61	220 23	52 59	1,950 59
" hangars d'immigrants	1,000 00					1,000 00
" marine et pêcheries	410 00			5 90		415 90
" bureau de poste et annexe		16,401 19	2,036 70	5,484 02	544 22	24,466 13
" édifice public		6,210 88				6,210 88
" colis postaux, rue Adelaïde					14 18	14 18
" nouvel édifice public, rue Victoria			10 26			10 26
" station postale "A" gare Union	3,600 00	2,154 29	16 66	869 01		6,639 96
" station postale "B"	1,800 00	15 20	24 08	156 72	8 46	2,004 46
" station postale "C"—1109 rue Queen ouest		639 55	264 30	342 62	12 60	1,259 07
" station postale "D"—1675 rue Dundas		609 92	232 49	257 04	5 00	1,104 45
" station postale "E" (Jct.)—585 rue Bloor	1,440 00	34 72	41 42	246 60	31 72	1,794 46
" station postale "F"—675 rue Yonge	60 00	1,433 46	480 33	274 64	31 03	2,279 46
" station postale "G"—754 rue Queen est	720 00	4 49	3 92	220 59		949 00
" station postale "H"	300 00	1 30		9 77		311 07
" station postale "K"		520 76	163 54	38 47	15 30	738 07
" bur. de l'insp. des bateaux	1,045 00					1,045 00
Trenton, bureau de poste		496 05	280 75	479 00	73 75	1,329 55
Uxbridge, bureau de poste		230 64	108 37	38 90		377 91
Walkerton, bureau de poste, etc.		372 73	260 85	213 90	38 00	885 48
Waterloo, bureau de poste		356 82	106 19	121 36		584 37
Welland, bureau de poste		601 72	317 03	280 58	30 00	1,229 33
Whitby, bureau de poste		515 95	197 25	198 54	38 00	949 74
Windsor, douane					9 45	9 45
" bureau de l'ingénieur	754 25					754 25
" bureau de poste, etc.	21 00	1,261 30	131 32	503 14	109 24	2,026 00
Wingham, bureau de poste		249 98	261 90	230 83	23 52	766 23
Woodstock, bureau de poste, etc		660 98	355 99	294 80	39 20	1,350 97
Total pour Ontario	24,341 23	94,099 09	39,115 06	37,869 83	5,285 00	200,710 21

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Manitoba.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Brandon, ferme expérimentale			252 79	70 40		323 19
" ferme forestière				1 25		1 25
" bureau des forêts	80 00					80 00
" " d'immigration			318 23	65 84	20 00	404 07
" " des postes		1,071 30	732 98	877 28	187 00	2,868 56
Dauphin, édifice Malcolm, bureau des forêts	16 00					16 00
Dauphin, bureau de poste, etc	50 00	586 30	779 45	478 27	12 15	1,906 17
Emerson, édifice d'immigration			127 12			127 12
" bureau de poste		549 92	374 20	23 20		947 32
Le Pas "	300 00					300 00
Minnedosa "		50 00				50 00
Neepawa " etc		800 05	384 94	133 32	8 95	1,327 26
Portage-la-Prairie, arsenal et nouvel édifice		441 82	401 05	102 49	36 35	981 71
Portage-la-Prairie, bureau de poste		593 19	369 60	363 90	26 65	1,353 34
Roblin, bureau des forêts	412 50					412 50
Selkirk, bureau de poste		675 35	301 04	85 02	19 00	1,080 41
Souris "		565 10	600 92	200 45	65 44	1,431 91
St-Boniface "		685 95	133 30	46 87	30 60	896 72
Swan-River, édifice d'immigration	180 00					180 00
Transcona, bureau de poste	487 50					487 50
Virden, édifice d'immigration	250 00		84 50			334 50
Winnipeg, Chambre de Commerce, bureau des sauvages	4,920 00			1 09		4,921 09
" douane (vieux bureau de poste)		5,806 15	1,888 04	323 67	301 21	8,319 07
" bureau de l'ingénieur	802 50					802 50
" entrepôt de vérification		6,339 38	2,259 01	319 48	396 71	9,314 58
" édifice pour l'exposition des grains		25	37 50	4 62		42 37
" entrep. p. les grains, addit.	300 00					300 00
" édifice d'immigration et hôpital		1,430 00	4,295 87	779 20	630 63	7,135 70
" bureau du ministre		43 05				43 05
" bureau de poste, ancien et nouveau	164 15	12,333 62	5,502 77	3,512 76	514 95	22,028 25
" station postale "A"	2,050 00					2,050 00
" " "B"		694 15	119 53	73 84	49 55	937 07
" " "C"	1,000 00			18 80		1,018 80
" " "D"	1,248 39	25 00		12 40	4 28	1,290 07
" édifice public		2,915 00				2,915 00
" bureau de la Commission des chemins de fer	1,330 00	78 75		15 00		1,423 75
" gare Union, salle des malles	3,020 00					3,020 00
Total pour le Manitoba	16,611 04	35,684 33	18,962 84	7,509 15	2,303 47	81,070 83
Saskatchewan.						
Alsask, édifice d'immigration	90 00		5 25			95 25
Battleford, bureau des terres fédérales				234 13		234 13
" bureau d'immigration				35 47		35 47
" bureau de poste		669 85	345 34	156 21	25 30	1,196 70
Biggar, édifice d'immigration			156 95			156 95
Estevan, bur. de poste, douane, entrepôt, bureau des terres fédérales, Revenu de l'Intérieur		577 25	196 24	192 34	46 50	1,012 33
Gravelbourg, édifice d'immigration			175 12			175 12
" bureau de poste		85 00	238 31			323 31
Grouard, bureau des terres fédérales			300 00			300 00
Herbert, bureau d'immigration	145 00					145 00
Humboldt, bur. des terres fédérales, loué	1,260 00		97 35			1,357 35
" bureau de poste	120 00	646 00	323 77	243 70	2 25	1,335 72

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Saskatchewan—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Indian-Head, ferme expérimentale			501 52	200 68		702 20
„ bureau des forêts	300 00		837 30	21 65	110 58	1,269 53
Kerr-Robert, édifice d'immigration	1 00		281 25			282 25
Lloydminster, édifice et bureau d'immigration			240 10	55 05		295 15
„ édifice public		39 18	426 45	118 10	10 00	593 73
Macklin, édifice et bureau d'immigration	150 00		30 10			180 10
Maple-Creek, bur. des terres fédérales			54 00			54 00
„ bureau de poste		252 02	464 29	173 00	41 00	935 31
Melford „		551 61				551 61
Melfort, édifice public		16 30	345 90	119 48	9 00	490 68
Moosejaw, bur. des terres fédérales	2,325 00	240 00		135 65		2,700 65
„ édifice et bureau d'immigration (loué)			151 30	68 98	43 95	264 23
„ Revenu de l'Intérieur	600 00			4 00		604 00
„ bureau de poste, douane et entrepôt de vérification		1,325 91	2,590 86	1,259 70	99 60	5,276 07
„ service des malles par ch. de fer (édifice Russell)	1,400 00	150 00		23 48		1,573 48
North-Battleford, édifice d'immigration	601 00		275 42	50 58	6 00	933 00
„ bureau d'immigration				10 71	6 00	16 71
„ bureau de poste		171 22		18 25	154 55	344 02
North-Portal, édifice d'immigration	1 00		68 45			69 45
Prince-Albert, bureau des forêts, édifice Baker	800 00	80 80	8 00			888 80
Prince-Albert, bureau de l'ingénieur	150 00					150 00
„ hangar d'immigration et bureau	120 00			21 72	5 10	146 82
„ bureau de poste		1,884 42	696 26	1,308 84	110 65	4,000 17
Regina, messag. des douanes (loué) édifice E. Forest	3,000 00			17,49		3,017 49
„ bureau des terres fédérales, bureau d'enregistrement		1,220 55	547 75	215 59	60 00	2,043 89
„ bureau d'immigration			279 50	121 18	32 40	433 08
„ édifice public (bur. des douanes, entrepôt de vérification, Revenu de l'Intérieur, Travaux publics, Agriculture)	52 50	2,705 50	1,343 41	3,193 34	211 58	7,506 33
Rosthern, ferme expérimentale			295 40			295 40
Saskatoon, douane (temp.) 3ème avenue				10 44	5 05	15 49
„ messageries des douanes, (ancien bur. des terres fédérales) 3ème avenue	1,800 00				3 00	1,803 00
„ douane et bureau de poste, 1ère avenue				280 73		280 73
„ douane, 2ème avenue et 23ème rue	3,000 00			5 70		3,005 70
„ bur. des terres fédérales	1,800 00			5 34		1,805 34
„ pépinière forestière			191 00			191 00
„ hangar d'immigration et bureau			225 15	49 83	32 50	307 48
„ Revenu de l'Intérieur, poids et mesures	2,250 00					2,250 00
„ bureau de poste		1,778 22	1,054 38	1,399 05	136 19	4,367 84
Scott, ferme expérimentale			187 95	5 48		193 43
Swift-Current, bur. des terres fédér	2,625 00					2,625 00
„ bureau de poste	1,800 00		105 10	234 10		2,139 20
Tisdale, édifice d'immigration			223 37			223 37
Unity „			65 00			65 00

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des méca-niciens et fourni-tures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Alberta—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Wadena, édifice d'immigration......	....	....	130 20	22 40	.. ..	152 60
Wilkie, édifice d'immigration........	1 00	....	159 70	....	....	160 70
Weyburn, douanes et édifice public.	....	486 30	473 10	213 08	43 00	1,215 48
Yonker, édifice d'immigration.	....	583 65	1,321 22	1,162 60	74 50	3,141 97
Total pour la Saskatchewan.....	24,391 50	13,463 78	15,416 76	11.388 07	1,268 70	65,928 81
Alberta.						
Athabaska-Landing, édifice d'immigration.................... ..	....	....	115 14	....	....	115 14
Calgary, département d'Agriculture, division des grains......	255 00	....	....	....	....	255 00
" édifice Blow, 8ème avenue bureau de l'irrigation....	.. ..	....	... .	19 85	....	19 85
" Costello, bureau des poids et mesures..........	390 00	. ...	... .	....	....	390 00
" douane, (vieux bureau de poste)	....	414 40	1,054 58	1,423 08	300 00	3,192 06
" douane (*voir* édifice Dominion Bank)............	....	....	....	27 30	....	27 30
" douane (*voir* édifice Westminster).......	....	....	....	7 70	... .	7 70
" entrepôt de vérification. ..	6,500 00	....	....	206 56	....	6,706 56
" gardes-forestiers (*voir* édifice Thomas)............	1,170 00	....	....	....	....	1,170 00
" inspect. du gaz et de l'électricité (*voir* Cadogen)...	385 00	... .	....	3 60	....	388 60
" division des grains (*voir* l'édifice Armstrong)	450 00	....	... .	... .	....	450 00
" édifice d'immigration.....	10 00	....	233 67	34 99	64 00	342 66
" douane, (édifice Leeson et Lineham)	965 00	4 75	92 70	....	....	1,062 45
" bureau de poste..........	.... ..	3,046 48	113 98	480 15	....	3,640 61
" bureau de poste, temporaire	10,208 33	425 50	491 48	1,229 87	86 00	12,441 18
" Commission des chemins de fer (*voir* édifice Bonner)	1,000 00	89 75	.. ..	10 05	....	1,099 80
" malles de chemin de fer....	....	16 00	.... ..	10 25	....	36 25
Castor, édifice d'immigration........	....	....	76 02	....	....	76 02
Edmonton, bureau des terres fédérales et bur. d'enrégistrement.	8,551 00	374 00	... .	303 89	. ...	9,228 89
" entrepôt de vérification (loué)	2,541 00	....	....	....	....	2,541 00
" hangar d'immigration, hôpital et bureau..	....	....	543 40	173 84	189 63	906 87
" revenu de l'Intérieur, poids et mesures (loué).... ...	405 00	....	....	....	....	405 00
" bureau de poste, Travaux publics, commis des travaux, douane, département de l'Intérieur......	55 73	6,372 78	1,242 02	2,642 90	156 28	10,469 71
Edson, édifice d'immigration........	....	....	68 90	....	.. . .	68 90
Entwistle, édifice d'immigration ...			67 50	....	....	67 50
Grand Prairie, bureau des terres fédérales...............	240 00	....	....	....	....	240 00
Grouard, bureau des terres fédérales.	210 00	....	....	....	....	210 00
" salle d'immigration........	320 00	....	....	....	....	320 00
Irvine, bâtisse d'immigration.......	120 00	....	....	....	....	120 00
Lacombe, ferme expérimentale......	....	....	337 91	149 54	....	487 45

Partie II—Etat B—Dépenses—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Alberta—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lethbridge, douane, bureau des terres fédérales						
" ferme expérimentale		76 35	222 80	140 08	100 00	529 23
" édifice Hull — Revenu de l'Intérieur			139 05	4 50		143 55
" édifice d'immigration	750 00	30 00		12 20		792 20
" bureau de poste (loué)			201 60	103 98	100 00	405 58
" bureau des travaux publics	3,900 00	550 00	24 15	17 15		4,491 30
McLeod, douane				75		75
Medicine-Hat, bur., terres fédérales			189 10	18 69	19 00	226 79
" " messageries des douan.				2 48		2 48
" " édifice d'immigration	150 00					150 00
" " inspecteur du gaz	300 00	1 20				301 20
" " bureau de poste	60 00					60 00
Pincher-Creek. bureau des forêts		1,254 95	109 90	181 09	39 45	1,585 39
Red-Deer, douane, bureau des terres fédérales, édifice public	480 00					480 00
Rocky-Mountain Park, bureau du surintendant		795 25	352 50	70 35	39 00	1,257 10
Sedgwick édifice d'immigration et bureau	75 00					75 00
Strathcona, édifice d'immigration et hôpital	100 00					100 00
Strathcona, édifice publi			90 71	28 11	25 85	144 67
Vegreville, édifice d'immigration		1,136 50	404 57	198 06	31 79	1,770 92
Vermilion, édifice d'immigration	300 00					300 00
" édifice public	1 00					1 00
Viking, édifice d'immigration			37 68			37 68
Wainwright, édifice d'immigration et bureau			44 25			44 25
Wetaskiwin, édifice public			88 42			88 42
		675 35	464 37	217 08	31 94	1,388 74
Total pour Alberta	39,892 06	15,263 26	6,713 70	7,810 79	1,182 94	70,862 75
Colombie-Britannique.						
Agassiz, ferme expérimentale			467 86			467 86
Atlin, bureau de poste		150 00	85 00			235 00
Burrard Inlet, bureau d'immigration	100 00					100 00
Chase, bureau de l'ingénieur			49 20			49 20
Chilliwack, édifice public		665 01	522 10	69 95	36 00	1,293 06
Comox, édifice public		68 45	133 00	17 35		218 80
Cranbrook, édifice public		928 00	419 05	553 44	54 87	1,955 36
Cumberland, bureau de poste		672 29	86 50	275 00	60 00	1,093 79
Fernie, bureau de poste		904 25	211 50	202 35	58 50	1,376 60
Grand-Forks, bureau de poste		397 00	522 28	57 90	15 00	992 18
Kamloops, bureau de poste		810 65	622 25	480 15	24 00	1,937 05
Ladysmith, bureau de poste		617 98	91 50	78 99	30 00	818 47
Nanaïmo, bureau de poste, etc.		1,612 63	458 50	828 1[illegible]	36 00	2,835 25
Nelson, bureau de poste		733 31	397 85	819 6[illegible]	90 00	2,040 76
New-Westminster, Marine et Pêcheries.		633 20	136 00	63 18	40 84	873 22
" bureau de poste		911 42	669 10	666 36	75 90	2,322 78
Prince-Rupert, bureau de poste	6,525 00			620 31	41 40	7,186 71
Rossland, bureau de poste, etc		611 65	673 00	721 31	75 45	2,081 41
Revelstoke, douane, bois de la Couronne et bureau de l'ingénieur	600 00					600 00
Revelstoke, bureau de l'ingénieur	750 00					750 00
Union-Bay, bureau de poste			44 00	33 13		77 13
Vancouver, hôp. de détention Chinois	275 00		60 47	56 85		392 32
" bur. des mess. des douanes			16 00			16 00
" bur. de l'inspec. des fruits	100 00					100 00
" entrepôt de vérification	3,080 35	1,301 31	239 56	26 57	10 40	4,658 19
" nouvel entrepôt de vérific.		191 10	385 86	105 98		682 94

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Colombie-Britannique—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Vancouver, bureau de poste et nouveau bureau de poste...	188 00	12,470 68	3,099 94	4,342 33	293 68	20,394 63
" bureau de poste, (ancien).	....	43 70	773 30	220 76	71 56	1,109 32
" bureau de poste, nord....	600 00	703 63	174 25	244 25	9 60	1,731 73
" bureau de poste, est......	....	....	....	38 00	....	38 00
" station postale 'B'.......	5,392 50	50 43	264 98	112 26	34 60	5,854 77
" station postale 'C'.......	1,050 00	1,400 48	....	83 59	....	2,534 07
Vernon, bureau de poste............	....	886 30	391 35	391 06	41 25	1,709 96
Victoria, édifice Ames-Holden, entrepôt de vérification..............	7,500 00	259 50	66 00	135 52	9 35	7,970 37
Victoria, douane..................	....	....	30 00	2 40	....	32 40
" bureau de l'ingénieur.	1,120 00	....	....	55	....	1,120 55
" entrepôt de vérification temporaire..................	....	47 60	45 35	60 83	8 45	162 23
" hôpital de détention des immigrants................	....	....	846 00	332 65	115 70	1,294 35
" bureau de l'irrigation	7 50	....	....	....	....	7 50
" bureau de la Marine et des Pêch., v. édifi. des douanes	....	751 55	276 00	185 05	23 20	1,235 80
" bureau de poste...........	126 00	7,760 75	1,659 90	2,535 59	104 15	12,186 39
" bureau de poste, (ancien)....	....	282 20	20 00	87 25	106 55	496 00
" logement du concierge	....	....	48 00	11 35	10 30	69 65
White-Rock, édifice d'immigration ou chemins publics du Pacifique....	....	....	36 40	....	....	36 40
William, station des quart. généraux.	10 00	....	4,455 01	....	....	4,465 01
Total pour la Colombie-Britannique.	27,325 35	35,765 07	18,477 06	14,459 98	1,476 75	97,504 21

PARTIE II, ETAT C.—Indiquant les sommes prêtées par le gouvernement en vertu d'Actes spéciaux du Parlement, et garanties par les débentures de la corporation qui fait l'emprunt. Les travaux auxquels ces fonds sont appliqués sont d'une nature quasi-publique, et les différentes avances d'argent ont été payées sur la recommandation de l'honorable ministre des Travaux publics, et après l'inspection de l'ingénieur en chef.

Bénéficiaire du montant prêté.	Acte du parlement.	A quelles fins.	Montant.
Nul..........................	....	....	

PARTIE III

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS SA DIRECTION DANS LE DOMINION DU CANADA

DURANT

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 16 décembre 1914.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint le rapport annuel concernant les travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice financier clos le 31 mars 1914.

E. L. HORWOOD,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 8 janvier 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, sur le côté est de la rue Acadia et le côté nord de la rue Agnew. L'édifice mesure 177 pieds de longueur par 85 pieds de largeur; il comprend une salle principale d'un étage, de 102 pieds par 80 pieds au milieu de sa longueur, et il y a des galeries aux deux extrémités du manège. Les extrémités du manège sont de dimensions analogues et ont deux étages en hauteur; celle qui fait face à la rue Acadia est flanquée de deux tours à quatre étages en pierre, et sa façade est en pierre. Le reste des murs est en brique avec pierres d'ornement. Dans le soubassement, à l'extrémité postérieure de l'édifice, on trouve les galeriees de tir, et aux deux bouts il y a les fournaises et les compartiments au combustible. Le rez-de-chaussée contient dix salles d'armes; et au premier étage se trouvent les chambres des officiers, des sergents et des soldats.

Plans préparés par le ministère.

Entrepreneurs: Rhodes, Curry & Co.

ANNAPOLIS ROYAL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les appartements du concierge ont été garnis de papiers de tenture et peinturés. On a aussi peinturé toute la boiserie extérieure et les ouvrages en métal. Les joints de la brique et de la pierre ont été pointés. Dans la pièce destinée au public, on a fait des changements à la cloison des boîtes à lettres, en ajoutant une boîte à lettres plus spacieuse dans le rang du bas.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices du gouvernement fédéral, Nouvelle-Ecosse.

BRIDGEWATER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'ouvrage en cuivre sur la tour. Les joints de la pierre dans les murs du parapet et les murs postérieurs de la tour ont été pointés au ciment. On a encaissé les poids de l'horloge dans des boîtes en madriers, remplies de bran de scie pour prévenir tout accident en cas de chute.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

CANSO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un portique d'hiver à l'entrée des malles a été fixé pour protéger les chambres de travail du bureau de poste. On a réparé les cadres des fenêtres, remplacé et jointoyé les briques, et on a rendu imperméable à l'eau le toit de la tour de l'horloge, etc.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

DARTMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La boiserie a été peinturée, les murs intérieurs ont été peinturés à la détrempe, et les plafonds blanchis à la chaux. On a réparé l'éclairage électrique et on a fourni de nouvelles lampes.

Les travaux ont été surveillés par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

DIGBY.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les cadres des fenêtres ont été pointés au ciment, et on a posé des ressorts aux portes et fait quelques autres réparations peu importantes. Les joints des murs de la tour de l'horloge ont été pointés pour empêcher l'eau de pénétrer. L'intérieur de la tour de l'horloge a été entièrement plâtré. On a posé des portes à l'épreuve du feu, et ragréé partout où c'était nécessaire.

Les travaux ont été surveillés par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux Nouvelle-Ecosse.

GUYSBOROUGH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La boiserie et les murs de l'intérieur ont été peinturés et blanchis au lait de chaux. On a peinturé l'ouvrage en fer de l'extérieur et fait les autres réparations nécessaires. Les tuyaux à l'eau du puits neuf ont été raccordés au réservoir situé au sommet de l'édifice, afin d'éliminer le service des pompes. Deux fournaises neuves ont été installées.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

HALIFAX.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Les appartements de l'inspecteur du bureau de poste ont été peinturés, et les plafonds blanchis. On a enlevé la cloison pour donner plus d'espace à la chambre de tra-

vail. Deux bureaux ont été nettoyés et peinturés pour l'inspecteur des douanes; trois autres chambres ont été peinturées pour le personnel du bureaux. On a préparé deux chambres pour les jaugeurs, en y exécutant les travaux de plomberie, de menuiserie et de peinturage nécessaires. Des treillis en fils de fer ont été placés sur les comptoirs dans la grande chambre, et on a réparé quelque peu la couverture de la tour de l'horloge. La base des colonnes dans les bureaux de l'évaluateur a été entourée d'une feuille métallique sur une hauteur de 4 pieds.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Des vitres brisées ont été remplacées; la boiserie intérieure a été peinturée; les plafonds ont été blanchis au lait de chaux; toute la boiserie extérieure et les ouvrages en fer ont été peinturés. Les treillis métalliques de la véranda ont été réparés. On a aussi installé deux fournaises à l'eau chaude.

Les travaux ont été surveillés par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

STATION DE LA QUARANTAINE—ILE LAWLOR.

On a installé une petite chambre avec bain et cabinet d'aisance, pour l'usage des garde-malades, dans l'hôpital des passagers de première classe. Les vieux réservoirs ont été remplacés par des neufs; on a réparé la plomberie suivant les instructions du médecin inspecteur.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

INVERNESS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé le tuyau d'égout à partir de cet édifice jusqu'à la rivière. Des doubles portes ont été posées aux entrées du bureau de poste et du bureau des douanes.

Les travaux ont été surveillés par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

KENTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle horloge à 4 cadrans a été installée dans la tour; cette horloge est éclairée par des lumières électriques. Dans la cloison contenant les boîtes aux lettres on a placé des tiroirs plus grands.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

LIVERPOOL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé la boiserie intérieure, coloré les murs et blanchi les plafonds. La boiserie extérieure a été réparée où c'était nécessaire et aussi peinturée. On a posé des ressorts à l'extérieur des portes du bureau de poste; et des réparations peu importantes ont été faites aux tuyaux de plomberie.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

LUNENBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des comptoirs neufs ont été installés dans les bureaux d'expédition et des pêcheries; les murs extérieurs en brique ont été réparés. Les sablières et les chevrons des toits détériorés ont été renouvelés. Des gouttières neuves en tôle galvanisée ont été fournies. et l'on a érigé une nouvelle clôture autour de l'emplacement, et fait quelques autres réparations peu importantes.

La surveillance des travaux a été faite par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux Nouvelle-Ecosse.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a allongé la cloison des boîtes aux lettres dans le vestibule public de cet édifice.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

PICTOU.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un plancher neuf en bois dur a été posé dans le vestibule public. On a renouvelé les tuyaux de descente de bas en haut jusqu'aux gouttières. Les fournaises à l'eau chaude ont été réparées, et on a fait aussi quelques petits travaux peu importants.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

ÉDIFICE DES DOUANES.

La boiserie intérieure a été peinturée; on a huilé les planchers, blanchi les plafonds et fait un nettoyage général. Le toit en ardoise et l'extérieur de l'édifice ont été réparés.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

PARRSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans un rapport précédent, est terminé.

Les plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. M. Gillespie.

Entrepreneurs, Falconer et McDonald.

SYDNEY-NORD.

BUREAUX D'IMMIGRATION.

Des châssis nouveaux ont été posés dans le plafond du bureau de l'agent, ainsi que dans le bureau du médecin. Ces châssis sont fixés avec des pentures et sont munis de poulies afin de les ouvrir pour ventiler les bureaux. Tous les bureaux ont été peinturés avec trois couches de peinture. Les vitres cassées ont été renouvelées. On a posé du linoleum sur les planchers des bureaux de l'agent et du médecin, et l'on a réparé la boiserie.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

SHELBURNE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Une couverture neuve en tôle galvanisée a été posée sur le toit de l'édifice, et peinturée. Dans la tour de l'horloge on a fait de menus ouvrages de plomberie.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

SYDNEY.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La boiserie et les murs de l'intérieur ont été peinturés, etc. La boiserie extérieure a été peinturée; le briquetage a été réparé. On a posé une couverture neuve en cuivre sur le toit de la tour de l'horloge, et réparé le plombage. Dans le bureau de poste un plancher neuf en bois dur a été construit et quelques meubles ont été réparés.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

SPRINGHILL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un toit neuf a été posé sur l'entrepôt de vérification; des réparations peu importantes ont été faites au plombage sur le toit, et la tour de l'horloge à été réparée.

TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle clôture en planches a été construite autour des terrains de l'édifice. On a placé des piliers en brique sous la plate-forme de bois en arrière de l'édifice, et d'autres réparations ont été faites.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les chambres du concierge ont été peinturées, et les murs colorés en détrempe. Le mur de brique a été percé pour placer une fenêtre entre le vestibule et le hall, afin d'éclairer l'escalier conduisant aux bureaux des douanes. Une horloge à quatre cadrans a été installée dans la tour et éclairée avec des lumières électriques.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

WOLFVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans un rapport précédent, est terminé.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, Clarence H. Borden.

Entrepreneur, A. Wood.

Sur toute la longueur de la propriété on a construit un rebord en béton autour du terrain, ainsi que des trottoirs en béton à partir de la porte d'en avant et la porte de

côté. Des marches en béton ont été construites sur la terrasse, et tous les terrains ont été aussi nivelés.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tout l'intérieur de cet édifice a été peinturé, coloré en détrempe et blanchi. On a réparé le plâtrage où c'était nécessaire, ainsi que le plombage. On a posé un tuyau de drainage pour nettoyer les passages; une barrière a été construite en arrière de l'édifice pour clore les terrains.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle entrée allant à l'annexe a été construite; on a posé un nouveau plancher, des tablettes, etc., dans l'annexe; un bassin de toilette a été installé et des réparations ont été faites à la plomberie. On a réparé le coffre-fort, les meubles, le plâtrage, etc. Des lampes *Tungsten* ont été posées. Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

CHATHAM.

STATION DE QUARANTAINE.

La maison de l'intendant a été exhaussée, et on a ajouté des plans inclinés. On a construit des murs en béton dans la cave, et installé une fournaise neuve à l'eau chaude.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

ARSENAL.

Un rapport a été fait concernant le posage des trottoirs en béton.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les vieux égouts ont été couverts avec du bois et un rapport a été fait concernant le nouveau ponceau en béton.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

DALHOUSIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait de la couleur en détrempe et du peinturage dans le bureau de poste et le vestibule, et des réparations à l'horloge. Le plancher en béton dans le soubassement

a été renouvelé. Des boîtes nouvelles pour les lettres ont été installées; les tuyaux de descente et les gouttières ont été réparées.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

FAIRVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des cadres de triage et des chaises ont été fournis. On a posé une tablette dans le bureau des mandats de poste. En avant de l'édifice des trottoirs en béton ont été construits. Les planchers ont été peinturés.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

FREDERICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 16 avril 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice qui comprend deux étages et un soubassement en pierre, et mesure 80 pieds de front par 81 pieds de profondeur. Au centre du front de l'édifice, il y a une tour d'horloge, de 20 pieds carrés, ayant quatre étages et s'élevant à une hauteur de 100 pieds au-dessus du nivau du sol. Au milieu, en arrière de l'édifice, il y a une cour ouverte de 16 pieds de largeur par 43 pieds de profondeur. Les murs extérieurs sont en pierre de taille, les cloisons du soubassement sont en brique, les autres cloisons sont en métal d'expansion couvert de plâtre; la construction générale des planchers, des piliers, etc., est en fer et en béton. Les voûtes de sûreté sont en brique, les escaliers en fer. Les planchers du vestibule public et des chambres de toilette sont en terrazo avec bordure en marbre dans le vestibule public. Partout ailleurs les planchers sont en bois.

Le soubassement contient la chambre des fournaises, le compartiment du combustible et le magasin. Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste, la voûte en brique, la chambre de toilette, le vestibule des malles et les entrées d'escalier. Le premier étage contient cinq bureaux avec deux chambres de toilette et cinq chambres de logis pour le concierge, avec une chambre de bain.

L'appareil de chauffage est à l'eau chaude; l'édifice est éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Alexander C. Fleming.

Entrepreneurs, Falconer et Macdonald.

Les boîtes aux lettres sur les rues et les réceptacles aux colis ont été peinturés.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE L'IMMIGRATION.

Des tuyaux de l'appareil de chauffage ont été couverts en asbeste.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

CAMPBELLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

La clôture a été peinturée; l'horloge de la tour a été fournie et le contrat pour l'installer a été exécuté. Le terrain a été clôturé; on a réparé les verres brisés du cadran; la tour de l'horloge et une boîte pour les poids ont été installées; une clôture en fil de fer a été construite et fixés; on a nivelé le terrain.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

GRAND-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Du charbon a été fourni; on a construit un mur de soutènement et des trottoirs; une tour pour l'horloge a été fournie et installée; des meubles et les lumières électriques ont été fournis; une corde en fil de fer pour l'horloge de la tour a été fixée on a fait des réparations à la lumière électrique dans le soubassement; on a érigé un échafaudage et la cloche a été levée jusqu'au toit; un capuchon pour la cloche et une boîte pour les poids ont été construits.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 6 juin 1913, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice qui a deux étages en briques avec garnitures en pierre et un soubassement en pierre; selon le plan, il a 40 pieds carrés à part la projection de 4 pieds d'une partie de quatre étages et du soubassement, de 12 pieds carrés, qui est située à angle droit avec l'édifice. Les cloisons du soubassement sont en briques et le plancher est en ciment, mais le reste des cloisons et des planchers, les escaliers et le toit sont en bois.

Le soubassement contient la chambre des fournaises, la chambre des combustibles et les magasins; le rez-de-chaussée contient le bureau de poste, l'entrée pour les malles, deux corridors, une chambre de toilette et le passage de l'escalier, et le premier étage contient cinq chambres et la chambre du gardien.

L'édifice est chauffé par l'eau et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par Henry H. Mott, architecte, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneurs, *British American Construction Co.,* Nouveau-Brunswick.

HARTLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Additions aux tuyaux et becs de gaz dans la tour pour éclairer l'horloge.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HILLSBOROUGH.

ÉDIFICE PUBLIC.

La boîte aux lettres de la rue a été agrandie; des réparations ont été faites à la machine à air chaud; des manteaux ont été fournis aux lampes de gaz et le réservoir à air a été réparé; des trous de dalot ont été pratiqués dans la plateforme en béton.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes de lettres et de colis de la rue ont été peinturées; les marches en pierre ont été réparées; des réparations, des améliorations et des additions ont été faites à la

plomberie; on a construit deux cabinets d'aisance dans le soubassement; la chambre de toilette a été peinturée et l'escalier du soubassement a été réparé; deux trucks ont été fournis.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des difices publics, Nouveau-Brunswick.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit la tour de l'horloge et un capuchon pour la cloche et une horloge ont été installés; un mât de pavillon a été érigé et les lumières électriques ont été réparées; des lampes *Tungsten* ont été fournies.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est en voie de construc-

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

L'entrepreneur, Michel Sullivan.

L'architecte en charge, A. H. Mott.

Commis des travaux, Neil Brodie.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

L'architecte-résident, C. E. Fairweather.

Les entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie.

BUREAU DE LA DOUANE.

Les cloches électriques, les batteries, les téléphones, etc., ont été tenus en bon état le toit en cuivre a été réparé; le tuyau en toile de la pompe à incendie a été renouvelé; les manteaux pour les lampes à gaz et les becs *atgand* ont été enlevés; des meubles ont été réparés et renouvelés et du mobilier de bureau a été fourni. La partie de la maçonnerie contenant les fenêtres a été réparée dans le soubassement; on a fourni des ressorts et des freins pour les portes; les téléphones de communication et les fils ont été réparés; la plomberie, les tuyaux et les calorifères de chauffage ont été réparés; les tuyaux de gaz ont été améliorés et augmentés; on a réparé les tuyaux d'eau, la disposition des fils de la lumière électrique et le système de conduit dans l'aile sud, et le tout a été agrandi, dans l'aile du centre; diverses réparations ont été faites aux fils et aux lumières; dans le bureau de la douane, on a fait des changements dans l'installation, les cloisons, les comptoirs, l'aménagement intérieur, etc., ainsi que dans la partie du Revenu de l'Intérieur et des Douanes; la maçonnerie de l'édifice entier a été jointoyée, du vitrage a été fait, et du peinturage à la détrempe et du peinturage ont été faits dans les différents bureaux et dans les appartements; on a réparé la boiserie des fenêtres et les cordons des chassis. Un ascenseur à passagers a été installé; le monte-charge hydraulique a été réparé ainsi que les horloges; les drisses et les drapeaux ont été renouvelés; on a fourni des casiers à documents au département du Revenu de l'Intérieur. La base en béton dans la chambre de messagerie a été réparée; on a placé une nouvelle poignée sur la porte de la voûte des douanes.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni les instruments de l'ingénieur et du gardien; on a fait des réparations considérables au monte-charge. On a posé du prélart (*linoleum*) dans le bureau de l'inspecteur des postes. On a fourni des lampes, une fenêtre, une brosse et un miroir. L'entourage de la porte à pivot a été teint et verni; on a réparé le système de lumière à gaz et à l'électricité; on a réparé la plomberie, et la fournaise; on a posé des nouvelles grilles, on a réparé le pupître et les chaises, et des stores ont été posés aux fenêtres du bureau de l'inspecteur des postes; on a fourni du savon et réparé le téléphone de communications et les tubes acoustiques.

On a posé un plancher en béton dans le soubassement; toute la maçonnerie de l'édifice a été jointoyée. On a construit un compartiment avec des tablettes pour l'emmagasinage des marchandises; on a fourni des drisses à signaux et placé des casiers à documents et des bancs dans le bureau du maître de poste; on a réparé les portes, les serrures et les clefs et de nouvelles serrures ont été posées aux tiroirs; du vitrage et différentes réparations ont été faites; on a fourni des batteries, érigé des échafauds et réparé le toit en cuivre; des cordons des fenêtres ont été renouvelés; les *trucks* ont été peinturés de nouveaux, des inscriptions faites et les *trucks* ensuite vernis; quelques-uns ont été déparés; on a posé un tiroir à monnaie dans le bureau des lettres recommandées des réparations ont été faites au tiroir et à la serrure; on a fourni trois nouveaux *trucks*. Un étage en mezzanine a été construit et une nouvelle serrure a été posée sur la porte; on a fourni un câble pour le monte-charge; la cloison a été réparée et on a posé du prélart (*linoleum*) dans le bureau du maître de poste; on a allongé les tubes acoustiques et des nouveaux sifflets ont été installés; l'horloge a été réparée et des casiers à documents ont été installés dans le bureau de l'inspecteur des postes. Une inscription a été faite sur le globe de la lampe électrique de l'entrée. Les plafonds, la corniche, etc., ont été blanchis et les murs de la salle de distribution ont été peinturés; un cabinet et une garde-robe ont été installés dans le bureau du maître de poste; on a posé des fils électriques additionnels et fourni deux lampes électriques portatives et une armoire pour les bons de poste. On a pris soin de l'horloge de la tour et installé une armoire spéciale en merisier.

BANQUE D'ÉPARGNES.

On s'est occupé de la condition sanitaire; on a fait du vitrage et réparé la lumière au gaz. On a réparé l'appareil de chauffage. la maçonnerie de l'édifice a été jointoyée; des garcettes en caoutchouc et des piles sèches ont été fournies; on a réparé la plomberie et le réservoir et fourni les approvisionnements du gardien et du chauffeur, les combustibles, etc.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

On a fourni des meubles de bureau pour la division de la pisciculture; les meubles du bureau de la douane ont été transportés aux bureaux du Ministère dans l'édifice de *Canadian Bank of Commerce*. On a fourni un pupître, des chaises et une table.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN-OUEST.

HÔPITAL DE DÉTENTION DE MARTELLE.

Le mobilier a été transporté de l'édifice Martelle et emmagasiné. L'édifice est maintenant vacant et un gardien est employé pour en prendre soin.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE POSTE.

Différentes petites réparations ont été faites; on s'est occupé de l'horloge de la tour; le système de lumière électrique a été amélioré et on a fourni du combustibles et de l'eau.

RÂTISSE D'IMMIGRATION.

Les moustiquaires des fenêtres ont été réparés et placés. On a fourni les approvisionnements nécessaires au mécanicien et de l'huile pour le plancher; on a construit un nouveau compartiment pour les fournaises; l'intérieur et l'extérieur de l'édifice ont été peinturés et on a fait du peinturage à la détrempe. On a installé deux nouvelles chaudières sur le plancher en béton; on a réparé les égouts et la plate-forme. On a réparé l'ouvrage en bois et les corniches du toit; le système de lumière électrique a été examiné et réparé et des nouveaux tableaux de distribution ont été fournis.On a fait de nouvelles allèges et réparé le plancher en tuiles. On a fourni une glacière, déménagé les lits en fer et fourni des stores aux fenêtres; on a réparé la plomberie et installé une nouvelle citerne doublée en cuivre; on a fait du vitrage, réparé le plâtrage et peinturé la nouvelle cdoison. On a fourni des nouveaux barreaux de grille pour la fournaise de l'édifice n° 4; un nouvel évier a été installé dans la cuisine. Une nouvelle chaudière à l'eau chaude et ses accessoires ont été posées dans le département de la matrone et les tuyaux du pdêle ont été renouvelés. Des balcons et des marches en fer ont été installés autour des édifices comme appareils de sauvetage et les grillages des fenêont été posés sur des pentures.

STATION DE QUARANTAINE, ÎLE PARTRIDGE.

On a parachevé les édifices pour le bactériologiste, le batelier, l'assistant-gardien et pour le laboratoire. Des excavations ont été faites et on a posé des tuyaux pour les égouts et l'approvisionnement d'eau; des citernes ont été installées dans les édifices; des poêles ont été fournis au bactériologiste, au gardien et au batelier; on a fourni des tuyaux et des joints pour les poêles et des stores pour les fenêtres. Un couvercle pour le réservoir et des tablettes ont été installés. On a fait un passage d'entrée dans le soubassement; un mur en béton et des trottoirs en madriers ont été construits à la résidence du médecin; on a posé des tablettes, une plate-forme en béton, une porte, un cabinet, un vestibule, etc., dans le laboratoire. On a installé un appareil de chauffage dans la résidence du bactériologiste. On a fourni des clous et des bardeaux et les égouts de la maison de l'intendant ont été prolongés; les connexions avec la cuisine ont été réparées et renouvelées. La citerne de la résidence du bactériologiste a été agrandie et des réparations ont été faites au toit de la résidence du médecin. On a fourni du papier à tapisser et on a installé un appareil de chauffage, de la plomberie et des tuyaux pour le gaz dans le laboratoire.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

RICHIBOUCTOU.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni des lampes *Tungsten;* on a foré un puits et installé une pompe.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

SAINT-STEPHENS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la plomberie et fait différents pétits travaux; le lavabo dans le soubassement a été réparé; les chambres ont été garnies de papiers de tenture et les plafonds blanchis. On a réparé le plâtrage dans les appartements du gardien et fait des travaux de charpenterie.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les appartements du gardien ont été peinturés et tapissés; les plafonds ont été réparés et blanchis; les calorifères ont été peinturés en bronze; la rampe de l'escalier a été nettoyée et vernie. On a placé de nouvelles boîtes aux lettres et fourni des serrures Yale et des tablettes à pentures pour le bureau de poste; on a posé un plancher dans la dépense et du lambrissage autour de l'escalier; on a fourni de nouvelles serrures, réparé les pentures à ressort et fourni des chaises pour le bureau de la douane et 2 poteaux de lampes à 5 lumières pour le gazon en avant de l'édifice.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

TRACADIE.

LA RÉSIDENCE DU MÉDECIN.

On a fourni des meubles et construit des trottoirs et une plate-forme d'entrée; on a construit une clôture; le drain a été rempli et un nouveau a été creusé; on a installé une pompe dans le puits et acheté une petite bâtisse pour servir de grange.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la poulie et les drisses du mât du pavillon; le truck pour conduire la malle aux wagons de chemin de fer a été peinturé et on a posé un bandage en caoutchouc sur une des roues. On a réparé le plâtrage, amélioré l'appareil de chauffage et réparé la plomberie et la lanterne du toit. On a fait du vitrage.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé le mobilier de l'inspecteur des postes et les trucks de malle du bureau de poste ainsi que la grille de la fournaise. On a fourni un boyau en caoutchouc entouré de fil de fer. La fournaise et les chaudières ont été réparées, doublées en briques à feu, etc. On a fourni un pupître à sommet plat en chêne taillé sur quartier et une chaise tournante en chêne pour le personnel de l'inspecteur des postes. Les chambres du bureau de poste ont été blanchies, tapissées, etc., et les appartements du gardien ont été peinturés. On a placé des nouvelles portes vitrées sur le toit. On a fourni un pupître à dactylographe en chêne et une chaise en chêne, réparé le plâtrage sur le plafond du corridor dans l'édifice du Dominion et dans le bureau des poids et mesures.

On a posé un nouveau plancher en bois franc dans la division des douanes et dans les appartements du gardien. Tout le plancher du soubassement a été construit en béton et le toit a été réparé en posant du verre armé dans les lanternes du toit et faisant des réparations considérables aux gouttières, etc. On a fourni un nouveau pupître à dactylographe et chaise en chêne pour le bureau du percepteur des douanes; on a installé un grand casier à tablettes dans le bureau de poste et on a fait un petit casier nouveau.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

VIEIL ÉDIFICE DE LA BANQUE.

On a posé des auvents aux fenêtres du bureau de la marine; on a placé un verre dans la porte et peinturé le vieil édifice de la banque; on a réparé complètement le toit en tuiles de cuivre et le vieil édifice selon les plans et devis. On a posé un nouveau calorifère dans le bureau de l'évaluateur, en faisant toutes connexions et d'autres différentes petites réparations.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

GEORGETOWN.

BUREAU DE POSTE.

Les murs du vestibule du bureau de poste, partie des employés, ont été peinturés à la détrempe; on a peinturé, huilé et verni l'ouvrage en bois des planchers; dans la division des douanes on a peinturé tout l'ouvrage en bois de l'extérieur de l'édifice et la clôture. On a réparé la chéminée, installé un cabinet d'aisance, fourni le bois et construit la boîte pour l'issu des égouts, et posé le tuyau d'égouts. On a posé de la plomberie, un calorifère, des clefs de soupapes, etc.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni un haut pupitre en chêne pour le percepteur des douanes et deux chaises tournantes en chêne, ainsi que deux chaises de bureau pour convenir aux changements de l'intérieur, selon les plans et devis.

Surveillance des travaux par J. J. McDuffff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

SOURIS.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni une table à triage et des paniers à papier. On a blanchi les murs, les plafonds et l'ouvrage en bois de l'édifice public; on a peinturé et blanchi d'autres parties, peinturé l'ouvrage en bois extérieur et fourni un mât de pavillon, l'appareil de sauvetage, vingt-trois moustiqaireus de fenêtres et deux portes. On a peinturé et vitré vingt-quatre chassis doubles et divers panneaux et on a fourni de la quincaillerie.

Surveilllance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion pour l'île du Prince-Edouard.

SUMMERSIDE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites à l'édifice, etc., et les échafauds ont été enlevés. On a fourni du mortier, des briques, du ciment, etc., réparé l'extérieur de la bâtisse, du côté sud, ces travaux n'étant pas compris dans l'autre contrat. Des gouttières ont été posées au pignon d'en avant; le briquetage a été réparé, des marches en pierre ont été mises en place et l'on a fait du peinturage, etc. Quelques boîtes à lettres ont été peinturées de nouveau, on a nettoyé les vieux murs, réparé le plâtrage, peinturé en détrempe les murs du logement, du concierge, et les chambres ont été désinfectées, etc.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices fédéraux, Ile-du-Prince-Edouard.

TIGNISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la machine à air chaud et fourni des morceaux; on a fourni des garde-vent pour la cheminée de fumée, installé le ventilateur en cuivre et réparé le toit qui était percé; on a amélioré les fenêtres et les portes; on a examiné la machine pour pomper l'air chaud et érigé un échafaudage autour de la cheminée. On a fourni une pompe à air à double cylindre en cuivre actionnée à la main et fait des changements aux installations électriques; on a réparé la machine de l'air chaud et posé des barreaux de grille à la bouilloire. On a placé des charges de terre autour de l'édifice. On a construit, par contrat, un portique donnant sur la rue et une entrée de côté. On a fourni une horloge de huit jours et divers morceaux pour la machine à air chaud. On a acheté et installé une horloge pour la tour. Des tuiles additionnelles ont été posées dans le bureau de poste. On a fourni un canapé en cuir pour le maître de poste et une table de bureau en chêne scié sur quartier et deux tiroirs munis de serrures pour le percepteur des douanes. On a fourni et installé un appareil d'éclairage électrique, une batterie accumulatrice et des lampes. On a fourni des couvertures en toiles pour les machines et du coutil pour les rideaux de l'appareil accumulateur. On a posé un ratelier pour 100 sacs dans le bureau de poste.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.



Edifice public, Brantford, Ont.
19—1915—iii—p. 16.

PROVINCE DE QUEBEC.

GROSSE-ILE.

STATION DE QUARANTAINE—RÉPARATIONS GÉNÉRALES.

Maison de l'aumônier catholique.—La maison qui avait 36 sur 28 pieds a été, pour ainsi dire, tout reconstruite. Le toit a été exhaussé de 10 pieds afin d'ajouter un autre étage. On a construit autour de la maison une véranda de 6 pieds de largeur, avec des colonnes en béton; trois chambres ont été construites au deuxième étage avec des cloisons en bois. La maison a été construite en bois couvert de bardeaux et des fils électriques ont été posés partout; on a peinturé l'intérieur et l'extérieur.

Maison du boulanger.—Un prolongement à la maison a été construit, des dimensions suivantes: 24 x 16 pieds, à deux étages et avec un toit plat couvert en papier; on a construit une véranda de 6 pieds de largeur sur 20 pieds de longueur, et trois cloisons au deuxième étage; des fils électriques ont été posés et le tout a été peinturé.

Buanderie du médecin.—Les dimensions sont de 20 sur 14 pieds, un étage de hauteur avec toit plat couvert en papier goudronné; l'extérieur est fini avec du lambris à déclin; il y a deux compartiments, une cheminée en brique et des fondations en béton. On a muni la buanderie de cuves à laver, de drains et de fils électriques et le tout a été peinturé.

Serre-chaude du surintendant.—Les dimensions sont de 30 x 16 pieds; les fondations sont en béton de 9 pieds de hauteur et remplies de terre jusqu'au niveau du sol; le toit a été fait de verre et les murs en verre double; on a fourni des tables et des bancs.

La résidence du surintendant a été aussi peinturée et le salon tapissé; un tuyau à l'eau a été posé à partir du tuyau principal jusqu'à la maison.

Les appartements du sergent de police.—Les dimensions sont de 30 sur 18 pieds; on avait proposé de réparer la maison, mais on la trouva si détériorée qu'une nouvelle maison fut construite, ayant deux étages et un appentis pour la cuisine de 18 par 18 pieds, d'une étage de hauteur; le tout est construit en bois avec toit en bardeaux; les cloisons intérieures sont faites en planches *Beaver,* peinturées en trois couches; une cave sous la cuisine a dû être excavée dans le roc au moyen d'explosif; on posa des fils électriques.

Maison de l'interprète.—On a bâti un prolongement en bois de deux étages de hauteur avec un toit plat couvert en papier; deux cloisons ont été construites dans chaque étage; on a construit un hangar pour le bois de 14 sur 14 pieds, couvert de bardeaux; les deux bâtisses ont été peinturées.

Maison d'ambulance.—La maison a été transportée à 275 pieds au sud du grand chemin; on a fait des réparations générales et du peinturage.

Presbytère protestant.—On a fait de petites réparations générales et du peinturage; on a posé deux nouvelles portes.

Etable de l'extrémité ouest.—On a construit une nouvelle étable de 30 sur 34 pieds avec fondations en béton; le tout en bois couvert en bardeaux.

Bâtisse de désinfection de l'est et buanderie.—Une allonge en forme d'U a été construite à la bâtisse de désinfection de 20 x 16 x 35 pieds, avec fondations en béton, afin de créer de l'espace pour la désinfection et pour une nouvelle buanderie à vapeur construite en bois et couverte en tôle galvanisée, ayant un étage de hauteur, peinturée et munie de fils électriques.

Etable de l'extrémité est.—On a construit une nouvelle étable à environ 400 pieds de l'hôpital, de 30 sur 24 pieds, avec fondations en bois et toit en bardeaux.

Maison à laver à l'ouest.—Cet édifice a été réparé généralement; on a posé des nouvelles fenêtres et portes; tout l'édifice a été couvert en lambris à déclin; on a construit une nouvelle cheminée en briques et on a posé 60 pieds de nouveau plancher; des nouvelles fondations doivent être construites; cet édifice n'est pas encore parachevé.

Etable du surintendant.—L'étable et la grange ont été tout couvertes en lambris à déclin et peinturées.

Maison de pension du ministère des Travaux publics.—On a fait des réparations générales, tel que le posage du lambris à déclin sur une étendue de 206 x 24 pieds, le prolongement de la véranda à la pleine longueur, la réparation des fenêtres et des portes et la première couche de peinture.

On a construit une nouvelle clôture en fil de fer sur une distance de 1,200 pieds, le long du chemin public, en enlevant la vieille clôture; on a planté des poteaux en cèdre à 8 pieds de distance.

On a construit un trottoir en béton sur une longueur de 1,450 pieds, de 4 pieds sur 8 pouces; sur toute la longueur on a posé un tuyau en tuile pour protéger le trottoir contre les dommages causés par l'eau et la glace. Dans quelques endroits on a construit une substructure en béton jusqu'à 30 pouces de hauteur.

Aqueduc souterrain.—Les tuyaux à l'eau ont été posés sous la terre à partir de 1,500 pieds de la station de pompe du quai de l'est jusqu'à l'hôpital, l'excavation étant faite dans l'argile schisteuse et le roc, de 4 pieds d'épaisseur; un tuyau d'égout de 6 pouces en fonte a été posé dans cette excavation, à partir du nouvel hôpital projeté jusqu'au vieux, en le raccordant avec toutes les maisons sur son parcours; on a posé un tuyau à l'eau temporaire tandis que l'on plaçait le tuyau principal sous la terre; les tuyaux à l'eau ont été raccordés dans toutes les maisons et on a posé des soupapes de 3 pouces aux hydrants pour le feu.

Peinturage.—A part les travaux mentionnés, les maisons suivantes ont été peinturées: celle de l'intendant de l'hôpital, l'hôpital, l'école et la station de pompe de l'est.

Surveillance des travaux par J. A. Tremblay, l'ingénieur de district de Québec.

LACHINE.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITIONS ET CHANGEMENTS.

On a passé un contrat le 11 août 1913, pour des additions et des changements à cet édifice, situé sur la rue Saint-Joseph, nécessitant un prolongement en arrière du bureau de poste actuel, de 38 x 38 pieds. Le soubassement de la partie ajoutée a été construit à une plus grande profondeur que celui de l'édifice principal afin de permettre l'installation de l'appareil de chauffage. Les fondations du plancher sont en béton de ciment ainsi que les empattements pour les colonnes d'acier; une entrée en forme d'arche a été pratiquée entre la vieille partie et celle ajoutée. Les murs extérieurs sont en pierre à chaux afin de correspondre à la partie principale de l'édifice; les planchers et les murs intérieurs sont en bois, en lattes et en plâtre; il y a un grand puits de lumière au-dessus de la partie des employés. Un escalier conduit d'en arrière jusqu'au toit de la partie nouvelle. On a installé dans tout l'édifice un appareil de chauffage à l'eau chaude et on a fait le prolongement des fils électriques pour l'éclairage dans l'addition.

Une horloge avec cadran a été installée dans la tour.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

L'architecte résident: D. Viau, Montréal, P.Q.

L'entrepreneur: Adolphe Gauthier.

LEVIS

ARSENAL.

Cet édifice décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Le commis des travaux: N. Gosselin.
Les entrepreneurs: La Cie *Ideal Construction.*

LOUISEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 23 juin, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, devant être érigé sur le côté du Saint-Laurent, avec un front donnant sur le fleuve de 39 pieds sur une profondeur de 56 pieds dont 14 pieds en arrière ont une largeur réduite de 23 pieds. Cet édifice doit être en briques, de 1½ étage, avec soubassement en pierre et une tour reposant sur le soubassement, de 4 étages et incluse dans l'angle nord-est. Le soubassement est supposé contenir un compartiment pour la fournaise, une chambre pour les combustibles, deux magasins et un corridor d'escalier; sur le rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste, un lavabo, une entrée pour les malles, un bureau pour les poids et mesures, un corridor d'escalier et un vestibule; sur le premier plancher, il y aura deux bureaux du Revenu de l'Intérieur, un laboratoire du Revenu de l'Intérieur, une chambre de bain, un passage, un corridor d'escalier et cinq chambres. Le soubassement aura un plancher en béton de ciment et les lavabos, les chambres de toilette, les cabinets d'aisance et le vestibule des malles auront des planchers en tuiles. Les cloisons du soubassement seront en briques et les autres planchers, les cloisons, le toit et les escaliers seront en bois.

Le chauffage est à l'eau chaude.
Les plans et le devis ont été préparés par le ministère.
Le commis des travaux: P. A. Mousseau.
L'entrepreneur, Jos. Bourque.

MATANE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 21 juillet 1913, un contrat a été passé pour la construction de cet edifice, qui est situé sur le côté est de la Grande Rue. C'est un édifice à deux étages, en briques avec garnitures en pierre, avec un soubassement en pierre et ayant une tour de quatre étages, reposant sur le soubassement, à l'angle droit intérieur. Il a un front de 40 pieds sur une profondeur de 69 pieds dont 52 seulement ont la largeur du front ; les autres 17 pieds ont 23 pieds de largeur.

Le plancher du soubassement est en béton de ciment; le plancher de l'entrée des malles, des chambres de toilette, des vestibule et des corridors publics est en tuile; les cloisons du soubassement sont en briques, mais les autres planchers, cloisons, escaliers et le toit sont en bois.

Le soubassement comprend la chambre de la fournaise, la chambre des combustibles et les magasins; le rez-de-chaussée est occcupé en grande partie par le bureau de poste, deux vestibules, un corridor d'escalier, deux chambres de toilette avec leur partie contigue, une entrée pour les malles et par un entrepôt de vérification; il y a au premier étage trois chambres pour les douanes, cinq chambres de logement et une chambre de bain pour le gardien et un corridor d'escalier.

Le chauffage est à l'eau chaude, et l'éclairage à l'électricité.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, Jos. Raymond.
Les entrepreneurs, J. H. Morin & Fils.

MEGANTIC.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui était décrit dans un rapport précédent, a été parachevé.
Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Les entrepreneurs, Paquet et Godbout.

MONTREAL.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'exercice dernier, est encore en voie de construction.

Les plans, etc. ont été préparés et les travaux surveillés par Ross & MacDonald, architectes.

L'entrepreneur: C. E. Deakin.

STATION POSTALE (EST) "C".

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés et l'ouvrage surveillé par Joseph Perrault, architecte, Montréal, P. Q.

Les entrepreneurs: G. Séguin et Guindon.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice dont la description était incluse dans mon rapport de l'exercice dernier, est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

L'architecte-résident: Arth. LaPierre.

Les entrepreneurs: *The P. Lyall and Sons. Construction Company.*

STATION POSTALE "F".

Le 11 août, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, situé à l'angle des rues Notre-Dame et Richmond. Il a un front de 50 pieds sur la rue Notre-Dame avec une profondeur de 86 pieds sur le côté droit, le long de la rue Richmond, et de 78 pieds sur la rue gauche, le long du mur mitoyen. Il a un portique de style Ionique de 30 pieds par 8 pieds de profondeur dans le milieu du front, et un passage et une plate-forme en arrière, de 20 pieds de longueur par 14 pieds de profondeur qui ne s'étend pas jusqu'au premier étage. L'espace pour le public s'étend sur 21 pieds de profondeur et de la largeur de l'édifice et s'élève sur deux étages en arrière duquel, au rez-de-chaussée, se trouve l'espace des employés, qui s'étend jusqu'à 14 pieds en deçà de l'arrière, où il y a, à l'angle droit postérieur, un corridor d'escalier qui se trouve au milieu de la plate-forme d'expédition et du passage; il y a une voûte en briques à l'angle gauche postérieur. Le premier étage s'étend à partir de l'espace destiné au public jusqu'au mur d'en arrière, mais il est de 13 pieds plus étroit; une partie du rez-de-chaussée adjacente au mur mitoyen a un étage pour laisser pénétrer la lumière dans l'espace des employés. Le soubassement est réservé à l'appareil de chauffage et aux magasins; il y a au premier étage six appartements, une chambre de bain, etc. Les murs donnant sur les rues sont en pierre de taille et le mur mitoyen est en brique. Il y a un dado en marbre dans l'espace du public, à l'intérieur du rez-de-chaussée, et le plancher est en terrazza avec des bords en marbre.

Le plancher du soubassement est en béton et les cloisons en briques. Les planchers, le toit et les cloisons sont principalement en fer et béton.

Les plans ont été préparés par T. J. Spence, architecte, Montréal, P.Q., qui a surveillé les travaux.

L'entrepreneur: Jos. Bourque, Hull, P.Q.

STATION POSTALE "H".

Le 8 avril 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice à l'angle sud-est des rues Bishop et Ste-Catherine.

Cet édifice est en briques et à quatre étages; le soubassement au-dessus du sol a des parements en pierre de taille; le soubassement et le rez-de-chaussée sont en ouvrage en pierre rustique et les trois étages supérieurs sont en arrière d'une colonnade d'ordre ionique; les fûts des colonnes qui ont 3 pieds et 9 pouces de diamètre passent à travers les trois étages. L'édifice a une charpente en acier; les planchers sont en acier et en béton; les cloisons sont en briques; le dessus des planchers est en bois, excepté dans les lavabos, les vestibules d'entrée où le plancher est soit en terrazza ou en mosaïque de marbre; le plancher du soubassement est fini en béton.

Le soubassement comprendra la chambre des chaudières, le lavabo, la chambre des combustibles, la chambre des machines à ventilation, deux ascenseurs, les magasins, etc.: le rez-de-chaussée comprendra le bureau de poste, une voûte en brique, deux ascenseurs, un passage d'escalier, un vestibule et un corridor; le premier étage comprendra le département de triage, le vestibule de la voûte en briques, deux ascenseurs, un lavabo, un passage d'escalier et un corridor; au deuxième étage, il y aura cinq bureaux, un lavabo, une voûte en brique, deux ascenseurs, un passage d'escalier et un corridor, et au troisième étage, huit bureaux, un passage, deux chambres de toilette, deux ascenseurs, une voûte en brique et un corridor. Il y a un système de ventilation mécannique, des appareils de chauffage à l'eau chaude et d'éclairage électrique.

Les plans et devis ont été préparés par Cox et Amos, architectes, qui ont aussi surveillé les travaux.

STATION POSTALE "L" (WESTMOUNT).

Le 4 août 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice. Il a de 103 et 90 pieds de front respectivement sur les avenues Western et Green et 91 et 78 pieds sur les deux autres faces où il y a des murs mitoyens.

C'est une construction en béton et en fer avec parements en pierre de taille sur la façade donnant sur la rue, selon le style ordinaire inonique français.

Le soubassement et le rez-de-chaussée s'étendent sur le lot entier, mais le premier étage n'a que 20 pieds de largeur sur les côtés donnant sur les rues, à l'exception de 11 pieds de la rue Green, contigu au mur mitoyen, où il se termine et s'étend en revenant vers l'arrière, une distance de 35 pieds.

Le soubassement comprend la chambre des chaudières, la chambre des combustibles, un coffre-fort en briques et des magasins.

Les plans et devis ont été préparés par A. Piché, architecte, qui a surveillé les travaux.

L'entrepreneur: John Quinlan.

QUEBEC.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE—ADDITIONS ET CHANGEMENTS.

Le 22 mai 1913, on a passé un contrat pour exécuter des additions et des changements à cet édifice. L'emplacement est adjacent à la vieille salle d'exercice militaire et l'édifice est en style français. L'addition consiste en deux ailes de la forme d'un "U" séparées par une cour et des dimensions suivantes: chaque aile a 140 pieds de longueur sur 44 pieds et en partie de deux et de trois étages de hauteur. Les fonda-

tions sont en ciment, dans le roc solide et s'élèvent jusqu'au niveau du sol, et les murs jusqu'au toit sont en pierre à chaux canadienne; un des toits est plat, couvert en goudron et gravier, l'autre est en pente et couvert en longues feuilles de tôte galvanisée, couvrant les lucarnes et ayant des couronnements ornementaux et des tours, etc.; le toit est supporté par une charpente en acier de construction appuyée sur des murs en pierre. Dans le soubassement il y a la chambre des chaudières, la cave du gardien, la chambre des combustibles, deux longs corridors dont les planchers sont en terrozza, la chambre des ordonnances du Q. O. C. H., quatre chambres pour les escadrons, la chambre des wagons de la compagnie des brancardiers, la chambre des harnais de la compagnie des brancardiers, la chambre des wagons de A. S. C., ainsi que la chambre des harnais de la même compagnie, l'arsenal de A. S. C., le lavabo pour les hommes lambrissé en brique émaillée avec plancher en tuiles. La construction intérieure consiste en murs de division en briques, en colonnes en acier et en béton armé; le rez-de-chaussée comprend les arseneaux du 8e R. R. et du 9e Q. V., un vestibule, un porche et des corridors ayant des dados en bois et des planchers en terrazza, un lavabo pour les hommes et les quartiers des gardiens; au premier étage, il y une grande salle d'assemblée, le *mess* des officiers des Q. O. C. H., un corridor, des appartements et un lavabo; au deuxième étage, il y a un passage, un balcon, le *mess* des officiers du 9e V. R., le *mess* des officiers du 8e R. R., un lavabo et des corridors; dans l'attique, il y a une grande chambre. L'intérieur, en dessus du rez-de-chaussée, est divisé par des colombages, des murs en lattes et plâtre, des planchers en bois et des plafonds en plâtre. On a construit un escalier en fer, dans un bout, à partir du soubassement jusqu'à l'attique avec des marches en terrazza. L'ouvrage intérieur est en bois. La plomberie est d'un nouveau modèle et le système de chauffage est à la vapeur à basse pression au moyen de chaudières tubulaires dans le soubassement et de calorifères dans les différentes chambres; il y a un système de sonnerie électrique et l'édifice est éclairé à l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Les entrepreneurs: Jinchereau et Lalonde.

JETÉE LOUISE—BÂTISSE D'IMMIGRATION.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

L'architecte résidant: J. R. Ouelette.

Entrepreneurs Chas Edward Deakin.

ADDITIONS ET CHANGEMENTS AU BUREAU DE POSTE.

Ces travaux, décrits dans le rapport de l'exercice dernier, sont encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte-résidant: E. M. Talbot.

Entrepreneurs: Villeneuve, Bossé, Banks et Boivin.

ROBERVAL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est parachevé.

Les plans ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Alphonse Parent.

Entrepreneur, L. B. Lachance.

SAINT-GABRIEL DE BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 9 décembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice à l'intersection des rues Saint-Pierre et Beausoleil. C'est un édifice en briques à deux étages, avec un soubassement en béton, de 46 x 39 pieds, y compris une tour de cinq étages au coin contigu à l'intersection de deux rues; à l'exception du plancher du soubassement qui est en béton et les cloisons du soubassement qui sont en briques, les planchers, les cloisons, les escaliers et le toit sont en bois. Le rez-de-chaussée comprend le bureau de poste et l'étage supérieur, cinq chambres.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par Finlay et Gagnon, architectes, qui ont aussi surveillé les travaux.

Commis des travaux, Brunet et Leclaire.

SAINT-LAURENT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 18 avril 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice à l'angle nord-est de l'intersection des rues Deschênes et Florence.

L'édifice a 60 pieds de front sur la rue Deschênes avec 46 pieds sur la rue Florence; il est à deux étages en briques avec garnitures en pierre taillée, avec un soubassement en pierre et un toit plat. Le vestibule public, cependant, qui s'étend sur toute sa longueur sur la rue Deschênes à une profondeur de 15 pieds,, s'élève à partir du rez-de-chaussée jusqu'au toit, le deuxième étage n'étant pas continué sur cette partie. Le rez-de-chaussée comprend le bureau de poste, deux lavabos, deux passages d'escaliers, une entrée pour les malles et un vestibule d'entrée; au premier étage, il y a huit chambres, une chambre de bain, un passage et deux passages d'escalier. Le plancher du soubassement est en béton, mais les planchers supérieurs, ainsi que les cloisons et le toit sont en bois; le plancher du vestibule public est couvert en terrazza.

Les plans et devis ont été préparés par John Sawyer, architecte, qui a surveillé les travaux.

Entrepreneurs, J. A. et R. Grace.

CHUTES SHAWENEGAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est parachevé.

Les plans, etc., ont été préparés par Asselin et Augé, architectes, qui ont surveillé les travaux.

Entrepreneur, A. Durand.

SAINT-LAMBERT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un rapport répcédent, est parachevé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur, Eugène Patenaude.

SAINTE-THERESE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Le commis des travaux, Hector Lebœuf.

Entrepreneurs, Jos. Lafond et O. B. Lafleur et fils.

TROIS-RIVIERES.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 9 février 1913, on passa un contrat pour la construction de cet édifice, sur la propriété Platon, l'emplacement du vieil édifice de la caserne, sur la rue des Casernes. Il consiste en une partie centrale principale ayant 92 pieds de front sur 78 pieds de profondeur; il y a deux ailes latérales ayant chacune 54 pieds de front sur une profondeur de 25 pieds formant en tout un front de 200 pieds. La partie centrale, à l'exception des 25 pieds de profondeur en arrière, qui a un étage et un soubassement, a trois étages et un soubassement. Les murs extérieurs sont en pierre de taille à parements en terra-cotta; la charpente est en acier, les cloisons en terra-cotta et les planchers et le toit en acier et béton.

Le soubassement comprend l'entrepôt de vérification des douanes, un magasin, une usine, une chambre des chaudières, une chambre à charbon, une chambre à toilette et une voûte en briques; au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, le bureau des douanes et les bureaux du Revenu de l'Intérieur, dans la partie centrale de l'aile droite et dans l'aile gauche respectivement; au premier étage, il y a les bureaux des Travaux publics et les bureaux des commissaires du havre, et dans l'attique il y a les chambres du gardien.

Le chauffage est à l'eau chaude, et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident: Charles Lafond.

Entrepreneurs: Verrette, MacLeod et Ferron.

PROVINCE D'ONTARIO.

ACTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 26 mai 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice à l'intersection des rues Mill et Willard, consistant en une partie principale ayant deux étages et un soubassement de 29 pieds de front sur la rue Mill et une profondeur de 50 pieds, en une partie adjointe d'un étage et soubassement, en arrière, de 24 par 23 pieds et en une tour de quatre étages reposant sur le soubassement, de 12 pieds et 6 pouces carrés, incluse dans l'angle gauche antérieur de la partie principale. Les murs extérieurs du soubassement sont en pierre et ceux au-dessus sont en brique; les planchers, les cloisons, les escaliers et le toit sont en bois excepté dans le soubassement où le plancher est en béton et les cloisons en briques. Le soubassement comprend l'appareil de chauffage, la chambre de combustibles et les magasins; au rez-de-chaussée il y a le bureau de poste, le passage de l'escalier et le lavabo; le rez-de-chaussée de la partie adjointe est occupé par l'entrepôt de vérification; au premier étage il y a cinq chambres pour les bureaux des douanes et six chambres, y compris une chambre de bain.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux: Joseph Holmes.
Entrepreneur: Georges A. Proctor.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles chaudières ont été installées et des calorifères additionnels ont été posés. Surveillance des travaux par Wm. Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

ATHENS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est parachevé.
Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, W. G. Johnson.
Entrepreneur: John Dillon.

AYLMER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 3 avril 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, à l'angle des rues Talbot et Centre. Il comprendra une partie principale d'en avant en briques, de deux étages avec garnitures en pierre et soubassement en pierre, sur un front de 55 pieds et une profondeur de 33 pieds, et une arrière-partie ayant un soubassement et un étage de 36 pieds de profondeur sur 53 pieds, formant en tout un édifice de 55 pieds par 59 pieds, à part une projection à l'angle droit antérieur, sur le front, de 4 pieds et 6 pouces sur 14 pieds et une tour de quatre étages reposant sur le soubassement, de 15 pieds carrés à l'angle gauche antérieur.

Dans le soubassement il y aura une chambre pour la fournaise, une chambre de combustibles et des magasins; au rez-de-chaussée, il y aura le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, trois chambres de toilette et trois vestibules; au premier étage, il y aura un arsenal, une chambre pour les officiers, trois bureaux, un passage d'escalier, un corridor et une chambre de toilette, et dans l'attique sept chambres, une chambre de bain, un corridor et un passage d'escalier. Le plancher du soubassement est en béton et celui du vestibule public, des vestibules, des chambres de toilette et des chambres de bain est en tuiles; les marches du vestibule sont en marbre et les cloisons du soubassement, en briques, mais les autres planchers et cloisons ainsi que les escaliers et le toit sont en bois.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

L'eau des pluies est drainée par les égoûts, les drains du sol et les tuyaux de renvoi jusqu'à un réservoir septique dans la cour.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Architecte-résident: Thos. Webster.
Entrepreneurs: Nagle et Mills.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits à l'appareil de chauffage sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

ADDITIONS À L'ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport du dernier exercice, est parachevé.
Commis des travaux, Thomas Rogers.
Entrepreneur, W. A. Tom.

BOWMANVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé une horloge dans la tour, sous la surveillance de Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BRACEBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 4 juillet 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice situé à l'angle des rues Thomas et Manitoba, de 59 par 39 pieds avec un arsenal d'un étage et soubassement de 20 par 28 pieds. Les fondations sont en pierre; les murs extérieurs sont en briques avec garnitures en pierre et des colonnes et solives en acier; les planchers sont en bois; les murs en lattes et plâtre, et les planchers du soubassement en béton. Le plancher du rez-de-chaussée est en ciment et tuiles, excepté celui de l'arsenal qui est en bois. Le soubassement comprend la chambre des fournaises, une chambre de toilette, une salle de tir, au-dessous de l'arsenal il y a des magasins, passages, etc., et une partie non excavée, des voûtes, le bureau des poids et mesures, un entrepôt de vérification, un arsenal et un bureau pour les officiers; l'arsenal a un toit en tôle galvanisée; au premier étage, il y a les bureaux du ministère du Revenu de l'Intérieur, une longue chambre pour les douanes, les archives des douanes, le bureau du percepteur des douanes, le corridor et les passages, des chambres de toilette pour les hommes et pour les dames; tous les planchers sont en bois. Le deuxième étage est occupé par des appartements avec chambre de toilette et de bain, etc. Le toit est en bois et couvert dans la mansarde en tôle galvanisé; la partie plate est couverte en goudron et gravier. La tour pour l'horloge est à l'angle de l'édifice sur les rues Thomas et Manitoba. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, John Jermyn.
Entrepreneurs, la *Simcœ Construction Co.*

BRAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une tour pour l'horloge a été construite et l'horloge a été installée.
Les travaux ont été faits sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BRANTFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements dans les bureaux des ministères du Revenu de l'Intérieur et des Douanes.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice dont la description est incluse dans mon rapport de l'année dernière, est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte résidant: Geo. W. Hall.

Entrepreneurs: P. H. Secord et Fils.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits dans l'appareil de chauffage au rez-de-chaussée.

Surveillance des travaux par Wm Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

CARLETON PLACE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé une nouvelle chaudière et on l'a jointe à la chaudière actuelle, sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les murs et les plafonds dans les quartiers du gardien. On a peinturé les murs et les plafonds dans quelques-uns des bureaux et un prélart (linoleum) a été posé dans le bureau du maître de poste. La cloison en fils métalliques a été construite jusqu'au plafond.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

CHESLEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est parachevé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Gilpin Frères.

COBOURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé le mât du pavillon et la rampe. Des nouvelles boîtes aux lettres pour le bureau de poste ont été installées; surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

COLLINGWOOD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 28 juillet 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, mesurant sur le plan 100 pieds par 72, à deux étages en briques; la façade est avec parements

en pierre, le tout sur un soubassement en pierre. Les cloisons du rez-de-chaussée et du premier étage sont en partie en briques et le reste en bois. De la longueur de 100 pieds de cet édifice, 12 pieds sont occupés par une colonnade, avec piliers en pierre taillée, s'étendant sur toute la largeur de l'édifice.

Le soubassement comprend la chambre de la chaudière, la chambre des combustibles, et les magasins; au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste et l'entrepôt de vérification des douanes, et au premier plancher, les bureaux des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et de la Marine et l'école navale.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Philippe G. Palen.

Entrepreneurs, Harrington, Bryan and Healy.

DRESDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes aux lettres du bureau de poste et l'horloge de la tour ont été installées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

DUNDAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes aux lettres du bureau de poste ont été installées et on a fourni treize becs à gaz et cinq appareils pour retenir les portes; on a posé un plancher de métal dans la chambre de la tour et installé l'horloge dans la tour.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

EGANVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 23 juin 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice sur un plateau élevé donnant sur la rue Bonnechère; les murs sont en pierre et en briques; l'édifice a 40 par 40 pieds, à deux étages, avec soubassement, un attique et un toit à mansarde; une tour pour horloge est construite au coin gauche de la façade. Les planchers et la construction intérieure sont en bois et plâtre, avec colonnes et solives d'acier; le rez-de-chaussée est occupé par le bureau de poste, etc. Au premier étage, il y a des appartements. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

L'édifice est entouré sur trois côtés par un mur de soutènement en béton et un trottoir en pente jusqu'en avant avec une rampe.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Surveillance des travaux par Morris et Moore, architectes, Pembroke.

Commis des travaux, R. G. Reinke.

Entrepreneur, J. B. Lachance.

ELMIRA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 11 août 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice sur la rue Arthur à l'intersection de la rue Water. L'édifice a 95 pieds de longueur; il a 40 pieds de largeur sur 45 pieds de sa longueur, 23 pieds sur 23 pieds de la longueur et le reste a 35 pieds de largeur, cette dernière partie ayant un étage et un soubasse-

ment; les autres parties ont deux étages et un soubassement; il y a une tour de quatre étages et un soubassement à l'angle droit antérieur, de 12 par 12 pieds. Les murs du soubassement sont en pierre et ceux au-dessus en briques; les planchers, le toit, les escaliers et les cloisons sont en bois, à l'exception du soubassement où le plancher est en ciment et les cloisons, en briques. Il y a une pompe dans le soubassement et un puits dans la cour. Le drainage se fait jusqu'à un réservoir septique sur l'emplacement. Le chauffage est à l'eau chaude. Au soubassement, il y a l'appareil de chauffage, la chambre des combustibles, la chambre de la pompe et les magasins; au rez-de-chaussée de la partie principale il y a le bureau de poste, et au rez-de-chaussée de la partie moyenne, il y a un entrepôt de vérification, un bureau pour le poids et mesures et une entrée pour les malles, et dans la partie d'en arrière il y a un arsenal, un bureau pour les officiers, un vestibule et un lavabo.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. H. E. Bowman.

Entrepreneur, E. A. Bleakney.

ELORA

ÉDIFICE PUBLIC

Une clôture a été érigée en arrière du lot. On a fourni du gravier et de la terre pour le passage.

Surveillance des travaux par Thomas A. Hasting, commis des travaux, Toronto, Ont.

ESSEX

ÉDIFICE PUBLIC

On a construit une clôture et une barrière. Des moustiquaires et des stores ont été fournis. On a construit des trottoirs en ciment, une bordure et des marches, posé un nouveau drain et nivelé le terrain, selon les instructions. On a installé une horloge dans la tour.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thomas A. Hasting, commis des travaux, Toronto, Ont.

FERGUS.

ÉDIFICE PUBLIC

On a construit une clôture autour du terrain, sous la surveillance de Thomas A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

FORT-WILLIAM.

ÉDIFICE PUBLIC

Le toit a été réparé et on a blanchi et peinturé, sous la surveillance de Thomas A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a passé un contrat le 31 décembre 1913, pour la construction de cet édifice donnant sur la rue Leith, ayant la rue May à droite et une ruelle à gauche. Il a 100 sur 80 pieds, trois étages et un soubassement, consistant en un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étage; l'édifice est sur des piliers solides ayant des fon-

dations en béton avec un rang de pierre taillée au sommet, au-dessus duquel est du granit jusqu'à la hauteur de la fenêtre du soubassement. Les colonnes, les coins et les corniches sont en pierre et en briques; le toit est en béton couvert de goudron et de gravier; les murs de la ruelle et d'en arrière sont en briques et en pierre. L'intérieur est tout construit en acier et en béton; des escaliers en fer et des marches en marbre, s'étendant du devant de l'entrée jusqu'au sommet; il y a un ascenseur électrique à passagers allant du soubassement au toit. Le soubassement comprend un magasin, une chambre de conversion, une chambre de ventilateurs, la cage de l'ascenseur, la chambre des fournaises, les compartiments à charbon et des chambres de toilette; toutes les cloisons sont construites en béton de six pouces d'épaisseur; au rez-de-chaussée, il y a les bureaux de douanes, de messagerie des douanes et du revenu de l'intérieur, avec les planchers en bois franc; les corridors ont une bordure en marbre et des planchers en terrazza, ainsi qu'un vestibule et une entrée avec bordure et marches en marbre à l'entrée; tous les murs de division sont en ciment et en acier. Au premier étage il y a la chambre longue des douanes, l'espace public, les chambres de toilettes pour les dames, les corridors, les bureaux de l'inspecteur des douanes, de l'évaluateur et du percepteur des douanes et le bureau des sténographes; au deuxième étage il y a le bureau météorologique, les archives des douanes, les bureaux des agents de la marine et du surintendant du havre, un corridor, le bureau du revenu de l'Intérieur, une longue chambre, le bureau des colis postaux, une pièce pour le public, les chambres de toilette et les cabinets d'aisance.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé à l'électricité; il y a un système de ventilation installé partout; on a posé des appareils de sauvetage sur le mur d'en arrière et sur le mur donnant sur la ruelle à partir du sommet jusqu'au niveau du sol.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte résidant: J. C. Stinson.

Entrepreneur: H. H. Braden.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit et le plancher en tuile ont été réparés et on a installé une horloge dans la tour, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GANANOQUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport du dernier exercice, est parachevé.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, W. N. Rogers.

Entrepreneur, E. A. Bleakney.

GRIMSBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a passé un contrat le 4 janvier 1914, pour la construction de cet édifice, situé sur la rue Main, de 45 sur 40 pieds avec un appentis de 22 sur 38 pieds, en arrière, d'un étage de hauteur. L'édifice est sur des fondations en pierre; les murs extérieurs sont en briques avec parements en pierre; les planchers en bois, les poutres et les solives en acier, les cloisons en plâtre et en bois et le plancher du soubassement en béton; l'édifice a deux étages et demi de hauteur et un soubassement comprenant les magasins, le

compartiment à charbon et la chambre des fournaises. L'appentis n'a pas de soubassement; au rez-de-chaussée, le bureau de poste, le vestibule des douanes et l'entrepôt de vérification; au premier étage, il y a des appartements, un passage, des escaliers, les bureaux du revenu de l'Intérieur, des armoires, un lavabo et une chambre de bain; le toit est en bois, plat et couvert de tôle galvanisée; la tour pour l'horloge est au coin gauche d'en avant de l'édifice. On a installé une horloge dans la tour.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Kenneth N. Grant.

Entrepreneur, E. A. Bleakney.

GUELPH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Quelques chambres ont été peinturées de nouveau et les appartements du gardien ont été tapissés de nouveau. On a fourni des meubles et fait de légères réparations.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

HAMILTON.

BUREAU DES DOUANES ET BUREAU DE POSTE.

On a placé un guichet et une enseigne et fourni deux lampes au bureau des douanes.

On a réparé le plancher en tuiles du vestibule et installé un lustre de quatre lampes. Le toit et les larmiers ont été réparés et on a peinturé le soubassement à la détrempe. On a posé un nouveau plancher dans le soubassement. On a fourni un nettoyeur à succion (*Vacuum*) et installé un guichet pour les colis postaux.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

On a fait des changements à l'appareil de chauffage, sous la surveillance de Wm. Mansfield, inspecteur du chauffage et plomberie.

HANOVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a passé un contrat le 2 février 1914, pour la construction de cet édifice, sur le chemin Durham. Il a 38 par 48 pieds et est construit d'un soubassement en pierre et de briques au-dessus avec garnitures en pierre. Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage, un attique, une mansarde en bois, un toit en tôle galvanisée et une tour pour l'horloge au coin gauche d'en avant de l'édifice. Le soubassement comprend les magasins, la chambre des fournaises, les compartiments à charbon, etc. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, etc., et l'entrepôt de vérification.

La construction intérieure est en bois, lattes et plâtre.

Le premier étage est occupé par les douanes, une longue chambre, les archives des douanes et le bureau du percepteur des douanes.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: J. Telford.

Entrepreneurs: W. E. Anderson et W. F. Beith.

HARRISTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Deux chambres ont été lambrissées et plâtrées et une horloge a été installée dans la tour. Des légères réparations ont été faites aux portes et aux ressorts.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

INGERSOLL.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITIONS ET CHANGEMENTS.

On a passé un contrat le 17 décembre 1913, pour la construction d'une addition et des changements à l'édifice public, qui augmenteront la grandeur de l'édifice à 70 par 46 pieds. On a employé la même espèces de matériaux. Le soubassement comprend les chambres des fournaises, et des combustibles et les magasins. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, le vestibule public, l'espace des employés du bureau de poste, le bureau du maître-de-poste et un entrepôt de vérification. Tous les vestibules, les chambres de toilette et les passages ont des planchers en tuiles et des plafonds en métal; il y a quatre puits de lumière dans la partie n'ayant qu'un étage au-dessus du rez-de-chaussée. Au premier étage, il y a la chambre longue des douanes, la chambre longue, le bureau du percepteur du revenu de l'Intérieur, le bureau des poids et mesures, la chambre de l'inspecteur des douanes, une chambre de toilette, un passage et des corridors. L'attique est occupé par les appartements du concierge.

Le chauffage est à l'eau chaude au moyen de deux chaudières et de calorifères dans les différentes chambres. On a aussi installé de la plomberie moderne et l'édifice est éclairé à l'électricité.

Les plans et devis sont préparés par le ministère.

Commis des travaux: Edouard Griffiths.

Entrepreneurs, James Bogue.

KEMPTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon dernier rapport annuel, est encore en voie de construction.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: J. M. Guest.

Entrepreneurs: *Dominion Concrete Company, Limited.*

KENORA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une clôture et des réparations ont été faites au toît. On a installé une horloge dans la tour.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

KINCARDINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle chaudière a été installée et jointe à la chaudière actuelle, parce que cette dernière était trop petite.

Surveillance des travaux par Wm Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie



Edifice public, Midland, Ont.
19—1915—iii—p. 32.

KINGSTON.

BUREAU DE POSTE.

Les additions et changements décrits dans mon rapport de l'exercice dernier, ont été complétés. Les boîtes du bureau de poste ont été installées cette année.

Les plans ont été préparés par Wm Newlands, architecte, qui a surveillé les travaux.

Entrepreneurs: McKelvey and Birch.

DORTOIR DU C. M. R.

Le 22 mars 1912, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, de 150 pieds de front par 45 pieds de profondeur, avec un prolongement pour les lavabos, au centre de l'édifice s'étendant en arrière, de 37 pieds par 25 de largeur.

L'emplacement se trouve dans l'enclos intérieur du terrain du collège. L'édifice est en pierre solide, tout autour, à l'exception de l'extrémité des pignons qui est rempli en briques en vue de la construction des ailes projetées, une à chaque extrémité, quand elles seront requises. Les fondations sont en béton et les murs en briques jusqu'au toit séparant les corridors des chambres. La cheminée est construite au centre de l'édifice avec un tuyau de ventilation à l'extérieur du tuyau pour la fumée. Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étage; tous les planchers ont des poutres en acier et sont construits en béton. Le toit est en bois et couvert en bardeaux. Dans le soubassement on a installé les chaudières et il y a les chambres pour les combustibles et les cendres; au rez-de-chaussée, il y a l'entrée, le vestibule, les corridors et les lavabos, des chambres à coucher et le prolongement pour les lavabos; le premier et le deuxième étage sont comme le rez-de-chaussée; il y a en tout 66 chambres à coucher.

L'édifice est chauffé par une chaudière tubulaire et des calorifères dans les différentes chambres; un système de plomberie moderne complet est installé et l'édifice a un bon système de ventilation et est éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architectes-résidents: Power et Fils.

Entrepreneurs: Michael Sullivan.

LAKEFIELD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 17 décembre, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, situé à l'angle des rues Bridge et Queen, de 52½ pieds de front par 47 pieds de profondeur. Les fondations sont en béton et les colonnes intérieures en acier ont des empattements en béton et le plancher du soubassement est aussi en béton; le plancher du rez-de-chaussée est en béton et terrazza; le reste de la construction intérieure est en bois, en lattes et en plâtre; le toit est en bois et la marsarde, couverte en tôle galvanisée et la partie plate, en feutre, goudron et gravier. Les murs extérieurs sont en briques avec garnitures en pierre. Il y a deux entrées dans la rue Queen et une tour pour l'horloge sur le coin gauche d'en avant. Le soubassement comprend une chambre des fournaises, des magasins et des compartiments à charbon. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, le vestibule public, une voûte et une entrée pour les malles; le premier étage est divisé en appartements pour le concierge.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans, etc. ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Edwards Griffiths.

Entrepreneur, Joseph Bogne.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un guichet pour les colis postaux a été installé et des légères réparations ont été faites aux serrures, etc.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

LISTOWELL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les degrés de la porte ont été couverts en bois et des appareils pour retenir les portes ont été fournis. Un chemin de passage en béton a été construit et des cloisons ont été érigées dans les quartiers du gardien. Une horloge a été installée dans la tour; des légères réparations, telles que peinturage, etc., ont été exécutés; des meubles et un drain en tuile ont été fournis.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

LONDON.

BUREAU DES DOUANES.

Le peinturage, le coloriage et le nettoyage qui avaient été commencés l'année dernière ont été terminés. On a réparé la plomberie et posé un nouveau plancher dans le vestibule. Un nouveau calorifère a été posé dans un bureau. On a fourni des meubles et du prélart (linoléum).

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les marches de la porte, les puits de lumière et l'ouvrage en fer du toit. On a peinturé à la détrempe les murs des trois nouveaux magasins adjacents au bureau de poste devant être employés au service des postes. On a installé une porte à coulisse à l'entrée d'en arrière; des ouvertures ont été pratiquées dans les murs en briques, et on y a posé des portes; on a converti le bas en nouveaux magasins, posé deux portes à l'entrée d'en arrière de l'annexe et construit un passage de sortie. On a nettoyé le soubassement de l'annexe —et enlevé les déchets.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MIDLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'exercice dernier, est envore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Richard Iles.

Entrepreneur, E. A. Bleakney.

MILVERTON.

Le 24 mars 1914, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, de 38 par 44 pieds avec un prolongement de 28 pieds par 16; il a deux étages, un soubassement et une tour pour l'horloge. A l'extérieur, les fondations sont en pierre, les murs en bri-

ques avec garnitures en pierre et le toit en bois; les murs intérieurs sont en bois et plâtre; les planchers sont en bois, excepté au soubassement et au rez-de-chaussée où les planchers sont en béton. Le soubassement comprend la chambre des fournaises, le magasin, les compartiments à charbon, etc. Le rez-de-chaussée est occupée par le bureau de poste et la partie des employés, l'espace du public, les lavabos et l'entrepôt de vérification des douanes; les murs sont en bois, lattes et plâtre. Au premier plancher, il y a la chambre des archives, la chambre longue des douanes, la salle publique, le bureau du percepteur des douanes, le reste étant des appartements, des chambres de bain et de toilette pour les hommes.

L'appareil de chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par Jas. S. Russell, architecte, Stratford, Ont, qui a aussi surveillé les travaux.

Commis des travaux, Wm. Hartmur.

Entrepreneur, C. A. Bleakney.

MITCHEL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des trottoirs en béton, des passages et des bordures. On a posé l'installation intérieure du bureau de poste. On a nivelé le terrain, installé une horloge dans la tour et fourni des meubles pour le bureau de poste.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto.

MOUNT-FOREST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une horloge a été installée dans la tour sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

NIAGARA-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni des meubles pour le percepteur des douanes et installé un guichet pour les colis postaux et un évier dans le bureau de poste. Un passage en béton a été fait et le terrain a été nivelé.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ORANGEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements au bureau des douanes ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ORILLIA.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des additions au système d'éclairage. On a posé des garnitures et on a fait du peinturage dans les quartiers temporaires du bureau de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 3 décembre 1913, on a passé un contrat pour des additions et changements à l'édifice ci-dessus qui, avec la partie actuelle, aura 60 pieds par 56 et un étage en arrière de 34 pieds par 40. La partie principale de l'édifice comprend le soubassement le rez-de-chaussée et le prolongement, le premier étage et l'attique; le toit est en bois et en tôle galvanisée et il y a une tour d'horloge sur le coin gauche de la façade de l'édifice. Les murs extérieurs sont construits en briques avec garnitures en pierre au-dessus des portes et des fenêtres; la corniche et les garnitures de la tour en briques sont en pierre. Les planchers et les murs intérieurs sont en bois, en lattes et en plâtre. Le soubassement a un plancher en ciment et comprend le magasin, une chambre à combustibles et une chambre des fournaises. Le rez-de-chaussée est occupé par le bureau de poste, l'espace public, l'espace des employés, l'entrepôt de vérification, les chambres de toilette et par le vestibule des malles; les planchers sont en béton avec une couche en tuiles presque partout. Il y a deux grandes entrées au bureau de poste avec des portes tournantes. Au premier étage il y a la chambre des archives, le bureau des douanes, une chambre longue des douanes, des chambres de toilette et trois grands bureaux en arrière. L'attique est divisé en appartements et un grand magasin. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

On a installé un système moderne de plomberie et de ventilation.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Surveillance des travaux par W. H. Croker, architecte.

OSHAWA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 8 octobre 1913, on a passé un contrat pour la construction d'une addition en arrière de cet édifice, de 17½ pieds par 36½, comprenant le soubassement et un rez-de chaussée avec un toit plat et un puits de lumière. Le mur d'en arrière du bureau de poste a été enlevé et on a posé ses fenêtres dans le mur d'en arrière de l'addition; les murs sont supportés par des colonnes en acier. On a fait des additions à l'appareil de chauffage dans la nouvelle partie, ainsi qu'au système d'éclairage.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Isaac Higgins.

Entrepreneur: L. J. Whitman.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a raccordé un nouveau drain avec les tuyaux d'égouts, au bureau de poste. On a fourni des meubles, tel qu'une armoire à timbres, une table à timbrer et un pupitre.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

On a posé des gardes sur les calorifères du vestibule public, sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et plomberie.

OTTAWA.

ÉDIFICE DES ARCHIVES—RUE SUSSEX.

On a peinturé deux chambres et teinté les plafonds. Le plancher et l'ouvrage en bois d'une chambre ont été peinturés. Un drain de surface en tuiles, de 180 pieds de longueur, a été posé.

L'ouvrage a été fait par le personnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE BIRKS—BUREAUX DE LA POLICE À CHEVAL.

On a fourni trois lampes du pupitre et installé des petits conduits et des réceptacles et fourni un éventail électrique. Les planchers ont été huilés et des tablettes ont été installées. On a fourni des meubles et du tapis. On a installé dans les bureaux des Chemins de fer et Canaux un réservoir en plomb avec ses connexions.

L'ouvrage a été fait par le personnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE BOOTH.

Une chambre a été tapissée et teintée; on a posé treize indicateurs et fourni 114 stores pour les fenêtres; on a posé une nouvelle plaque en cuivre sur la porte. Tous les articles ci-dessus ont été fournis au ministère des Affaires des Sauvages.

Le ministère des Affaires des Sauvages a été transporté dans cet édifice. On a tapissé onze chambres et teinté les planchers. On a fourni et installé un lustre à quatre lampes (*tungstolier*), trois chevilles et douilles, une lampe pendante, une lampe en forme de cou de cygne, un téléphone de pupitre et sept éventails électriques. On a fourni beaucoup de meubles.

L'ouvrage a été exécuté par le presonnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE CANADIEN.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni et installé trois éventails électriques; on a fourni des lampes pendantes et de pupitre aux divisions de l'Immigration, du Bois et Pâturage, des Terres, des Terrains miniers, de Yukon, etc. On a lavé et teinté quatre chambres. On a fourni des serrures et des clefs pour six bureaux.

Ministère de l'Agriculture.—On a installé des lustres à 3 lampes (*tungsten*), fourni treize éventails électriques et posé un évier. Des additions à l'appareil de chauffage ont été faites dans une chambre et on a fait des réparations là où c'était nécessaire. Quatre chambres ont été renouvelées; des caisses (*bins*) ont été érigées dans la division de Publication. On a posé une plaque en cuivre à l'entrée du n° 66, rue Queen, et on a fait des inscriptions à plusieurs portes. On a fourni des meubles.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

BUREAU DES DOUANES.

Le 13 septembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice sur le côté ouest de la rue Sussex et le côté est de l'avenue MacKenzie, s'étendant à partir de l'intersection de ces rues avec la rue Georges jusqu'à leur intersection avec la rue York; ces travaux sont maintenant en voie de construction.

L'édifice a 332 pieds de longueur sur une profondeur de 86 pieds, avec un soubassement au-dessous du niveau de la rue Sussex et six étages au-dessus et un étage additionnel de 50 pieds de longueur sur la partie centrale. En arrière, le rez-de-chaussée est au-dessous du niveau du chemin de l'avenue MacKenzie, mais il y a un passage couvert sur toute la longueur de l'édifice qui est éclairé par des prismes de pavé. On entre au soubassement par des escaliers partant du rez-de-chaussée aux extrémités et en avant de l'édifice; les entrées au rez-de-chaussée sont au centre de la façade sur la rue Sussex, aux extrémités de l'édifice et au milieu et aux extrémités de l'édifice donnant sur le passage d'en arrière. Le soubassement contient les chaudières de chauffage, les chauffeurs *Presto,* les principaux radiateurs, la chambre de combustibles et les magasins. Le rez-de-chaussée a des entrées sur la rue Sussex, au milieu de sa longueur et près des extrémités nord et sud de la façade, ainsi qu'aux deux extrémités au milieu

de la largeur de l'édifice, et trois entrées sur le passage d'en arrière. L'étage du soubassement comprend la chambre des chaudières, la chambre des combustibles et les magasins. Au rez-de-chaussée, il y a l'entrepôt de vérification des douanes et le reste est presque tout occupé par des chambres de vérification, à l'exception de l'espace occupé par les vestibules, les passages d'escaliers, un à chaque bout de l'édifice, des lavabos et les entrées. Les escaliers à chaque extrémité conduisent au rez-de-chaussée et de là jusqu'aux différents étages. Le premier étage a une entrée principale sur l'avenue MacKenzie, au centre de la longueur, avec un vestibule et un escalier principal éclairés de la rue Sussex et avec des ascenseurs et des lavabos de chaque côté. Du corridor principal, un passage s'étend du nord au sud, divisant l'espace en deux rangées de bureaux. A l'exception des entrées, les étages supérieurs sont divisés comme le premier étage.

Le style architectural choisi est du genre gothique *Early Tudor* ou *Late English.* Les murs sont en pierre, le soubassement et la plinthe du rez-de-chaussée sont en granit et les étages supérieurs de la pierre *Nepean* avec garnitures de fenêtres, cordons, corniches, couronnements, etc., en pierre *Wallace* taillée et moulurée.

Les cloisons, les planchers et le toit sont en fer et béton. Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère qui a aussi surveillé les travaux.

GARE CENTRALE.

Commission des Chemins de fer.—On a fourni quatre éventails électriques; huit lampes de pupitre ont été remplacées par des lampes en orme à cou de cygne et deux autres de ces lampes ont été fournies. Quatre lampes de 100-W. ont été remplacées par quatre de 150-W. On a changé l'inscription sur trois portes et réparé quatre chaises. On a fourni un cabinet, un ventilateur et un coussin à air (*pneumatic*). On a aussi fourni des meubles.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE DE L'EST.

Ministère de la Justice.—On a fourni 4 lustres de 5, cinq de 3 et un de 6 lampes tungstens (tungstoliers); treize lampes pendantes ont été installées. On a fourni un réchaud électrique, une horloge électrique, un réchaud à disque de 6 pouces, une théière d'une pinte et une chaudière d'une pinte. On a fourni deux téléphones de pupitre et une extension de téléphone; on a posé des clochettes d'appel dans deux chambres ainsi qu'un indicateur. Un bassin de toilette a été installé et les calorifères dans un bureau ont été agrandis. On a construit des armoires et fourni une grande boîte en bois, un râtelier pour le canon, un cadre de porte en chêne et un râtelier pour les bicycles. Dans un bureau on a installé des rideaux, des plaques de poussée et d'inscription. On a renouvelé un bureau, réparé plusieurs fenêtres et posé des inscriptions sur des portes. On a fourni cinq plats à savon, cinq rouleaux à serviettes, cinq cabinets de toilette, quatre miroirs et une horloge de cheminée. On a posé des tapis et des tapis de pied dans deux chambres; une chaise en acajou, trois chaises ordinaires, deux tables et une bibliothèque tournante ont été fournies.

Ministère des Finances.—On a installé deux bassins de toilette dans deux chambres; treize chambres ont été renouvelées et des cloisons de 435 pieds carrés ont été érigées; on a fourni un lustre de 4 lampes *tungsten,* une lampe pendante et deux douilles; cinq lampes de 40-W. ont été remplacées par cinq de 60-W. On a fourni des armoires, des tablettes, des triangles en cuivre et des rideaux; on a installé deux téléphones de pupitre; un tapis et une carpette ont été fournis ainsi que des meubles pour différents bureaux.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Division des volailles.—Une extension de téléphone a été installé. On a posé de nouveau les fils pour l'éclairage électrique.

Laboratoire.—On a posé dans la nouvelle addition, la plomberie, le gaz, etc.

Grage des brebis.—On a posé de nouveau les fils pour l'éclairage électrique.

Résidences des gardiens des écuries et des bergers.—On a fait des changements et réparé la plomberie.

Observatoire fédéral.—On a construit de nouvelles voûtes.

Terrains.—On a posé trois mille quatre cent pieds de tuyaux d'égouts et 3,100 pieds de tuyaux pour l'irrigation du gazon. On a enlevé tous les poteaux électriques et posé les fils dans les conduits; un drain de 300 pieds a été posé dans l'édifice *Geodetic.*

MUSÉE DES PECHERIES—ANGLE DES RUES O'CONNOR ET QUEEN.

On a fourni quatre lampes de 100-W., trois rosettes et une lampe de pupitre, et construit quatre caisses, des armoires, des cabinets, des tablettes et des échelles pour plusieurs bureaux. On a fourni des serrures et des clefs pour trois chambres.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

On a construit une addition d'un étage et soubassement, de 39 pieds par 29 pieds, dans la baie entre la salle à manger et les quartiers des serviteurs; le rez-de-chaussée servira comme un prolongement de la salle à manger et le soubassement comme un prolongement de la salle des serviteurs et comme une chambre à coucher. On a construit une principale façade d'entrée, de 96 pieds de longueur, s'étendant de la salle de tennis et de la salle de bal, de 19 pieds en avant de cette salle qu'il dépasse de 21 pieds et 2 pieds, en avant de la salle de tennis. Cette entrée a trois étages, un soubassement et un attique du style domestique Florentin, l'attique ayant un pignon portant l'écusson royal en sculpture. Les murs extérieurs sont en pierre à chaux taillée et les planchers et les cloisons en brique, béton et en fer. Le soubassement comprend un prolongement de la chambre des chaudières, un atelier, une garde-robe, une chambre d'ordonnances, un escalier et des lavabos. Au rez-de-chaussée il y a la principale salle d'entrée, une chambre de billard et une promenade; au premier étage, il y a des chambres et leurs dépendances pour le personnel immédiat de Son Excellence, et au deuxième étage, il y a des chambres à coucher. Les fenêtres de la salle de *tennis* ont été abaissés pour correspondre avec celles de la salle de bal et une couverture en cuivre pour le toit et des corniches en cuivre ont été substituées aux corniches et à la couverture en bois. Ces changements ont nécessité l'abaissement du drain passant à travers le roc, sur une longueur de 200 pieds, des réparations à la vieille bâtisse où elle se joint au nouvel édifice et l'érection et l'enlèvement ensuite de cloisons temporaires construites pour empêcher la poussière de pénétrer dans le vieil édifice. Les plus vieilles parties ont été recouvertes avec 150 carrés de tôle galvanisée, et des planches embouvetées ont été posées à la place des vieux bardeaux. Sur le toit plat de l'aile Minto, on a posé 9 carrés de feutres et du gravier et 5½ carrés sur le hangar d'empotage. On a installé une nouvelle chaudière tubulaire afin de fournir de la vapeur au stérilisateur et pour la pompe *booster.* Un échange téléphonique a été installé. On a recouvert le réservoir d'eau de l'attique avec du plomb laminé et posé 475 pieds linéaires de conduits doubles en tuiles pour les fils d'éclairage et de téléphone à partir du chemin Lisgar jusqu'au Châlet Rideau, avec trois trous-d'homme en béton et couvercles en fonte. Un nouvel aqueduc principal de 5 pouces a été posé à partir du chemin Dufferin jusqu'au châlet Rideau et

on a raccordé le vieil aqueduc de trois pouces avec un nouvel hydrante installé en rapport avec ces conduits. On a construit une serre de 120 pieds par 20 pieds, semblable à la vieille serre en bois ainsi qu'un hangar d'empotage de 38 pieds par 12 pieds pour remplacer le vieux hangar d'empotage qui a été démoli comme il était trop petit pour servir les deux serres. On a agrandi de deux fois leur grandeur la chambre des fournaises et la chambre des combustibles et on a installé une chaudière supplémentaire avec 600 pieds de tuyau de 4 pouces, soupapes, etc. On a ajouté quatorze pieds à la hauteur de chaque cheminée de la serre principale et on a placé des liens en fer. On remplaça 300 pieds linéaires de tablettes dans ces serres qui étaient pourries. Deux chaudières à vapeur ont été installées avec un économiseur de charbon du type O'Neil. Dans la chambre n° 15, on enleva le plancher et le manteau et le plancher fut recouvert en tuiles; on installa un nouveau bain.

Un hangar en lambris à déclin et en bardeaux, de 32 x 15 x 20 pieds a été construit en arrière des châlets pour les hommes.

Le hangar pour le charbon bitumineux, qui s'écroulait, a été démoli et reconstruit sur des fondations en ciment. On a posé de nouveaux 52 carrés de bardeaux sur les toits des étables, la maison des voitures et du patinoir (*curling rink*). Un passage élevé de 65 pieds par 5 pieds et 6 pouces a été construit près du pied de la glissoire avec les escaliers nécessaires pour protéger contre les accidents les patineurs passant du petit au grand patinoir.

On a complètement enlevé 1,450 pieds linéaires de clôture de 4 pieds afin de laisser les terrains d'une seule étendue; on a reconstruit une clôture en planches de 540 pieds linéaires et de 8 pieds de hauteur au jardin de la cuisine, et posé un trottoir en ciment de 4 pieds de largeur et d'une superficie de 500 verges pour remplacer le vieux trottoir en madriers; sur les espaces en gazons, où les trottoirs ont été enlevés, on a gazonné 275 verges du sol et on a renouvelé 2,800 verges de gazon après la construction des travaux sur le devant; on a fait du nivellement nécessitant l'emploi de 50 tonnes de pierre concassée ainsi que sur les chemins endommagés et on a enlevé un nombre d'arbres.

On a fait les installations complètes des nouvelles parties et fourni des tapis, des tapis à pied, des rideaux, des stores, des tables, des chaises, etc., des garde-robes, lits, etc. Une grosse partie de chacun de ces articles a été fournie, y compris 700 verges de tapis et 10 carpettes, pour cette nouvelle addition. Pour la maison en général on a fourni 67 verges de tapis, 6 chaises, 18 paniers, 3 lits, des matelas, des oreillers, etc., 3 miroirs, 6 themomètres, 14 plateaux, 80 douzaines de verres à pied, 52 douzaines de tasses et soucoupes, 200 bos pour la soupe, 3 douzaines de coquetiers, 9½ douzaines d'assiettes et de grands plats, 60 bouteilles à l'eau, 2 carafes, 3 douzaines de coquetiers et une quantité d'autres articles en porcelaine.

Partout dans la maison, on a réparé, nettoyé, teint, verni, etc., les meubles; 3,600 verges de tapis ont été enlevées et posées de nouveau ainsi qu'une grande quantité de carpettes; on a réparé les rideaux, draperies, etc. On a fourni 22 douzaines de serviettes, 30 draps de lits, 13 édredons, 24 couchettes, 12 couvre-pieds, 12 douzaines de linges à épousetter, 2 douzaines de taies d'oreiller, 9 douzaines de linges de cuisine, 3 douzaines de tabliers pour hommes, 6 douzaines de serviettes, 2 douzaines de nappes de tables et 2 douzaines de draps de foyer.

On a fourni au chalet Rideau 194 verges de tapis, 3 carpettes, 2 paillassons, 8 verges de drap de croisée, 1 poêle à charbon pour la salle des serviteurs, 1 poêle à gaz, 2 sceaux à charbon, 4 jeux d'instruments à activer le feu, 1 fer électrique, 3 ameublements de chambre, 24 cruches, 1 service à diner, 5 carafes, 2 services à thé, 2 théières, 2½ douzaines de verres à pied, 6 tasses et soucoupes, 6 plats à pouding, 4 plats à déjeuner, 3 pots à marmelade, 12 carafes, 4 salières, 8 thermomètres, 2 bols pour l'eau sale, 1 douzaine de bols, ainsi qu'une grande quantité d'ustensiles de cuisine.

Les dépôts ont été entretenus, le foin a été coupé et engrangé; les gazons, passages, etc., ont été soignés. La glacière a été remplie de glace et le personnel du ministère a enlevé la neige des toits, des passages, des glissoires, etc., et entretenu les ter-

rains, les pelouses, les jardins et les dépôts de plantes. Les patinoirs ont été couverts d'eau et entretenus et la glissoire a été tenue en bon ordre. On a fait le nettoyage et le déballage ordinaires; des arrangements ont été faits pour pourvoir à l'assistance et aux amusements pour les patinoirs, les glissades, etc., qui ont été tenus en ordre.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Wm Hutchinson, surintendant.

ÉDIFICE DU JOURNAL—RUE QUEEN.

Auditeur-général.—Une extension de téléphone a été posée dans un bureau; on a fourni trois clochettes d'appel et un indicateur; on a posé six appareils à savon, six pupitre, une carpette, et d'autres meubles; on a fourni un lustre de 4 lumières *tungsten,* trois serrures Yale, vingt clefs et un réservoir à eau. On a peinturé quelques planchettes et posé 8 lampes pendantes, une lampe en forme de cou de cygne et trois lampes de pupitre; un lustre de 6 lampes *tungsten* a été fourni et installé, ainsi que trois téléphones de pupitre, une extension de téléphone et une horloge électrique. On a peinturé et décoré de nouveau trois chambres et installé trois gardes de fils électriques, des armoires et des meubles.

Des divisions des ministères des Travaux publics et de l'Intérieur ont été tansportées ici.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN

Ministère de l'Intérieur.—On a installé neuf éventails électriques; des lustres à lampes *tungsten* (*tungstoliers*) et des lampes pendantes ont été posées dans les différentes divisions de ce ministère, ainsi que des abat-jour, des clochettes d'appel, des indicateurs et autres installations électriques, tel que demandé. On a lavé et teinté deux chambres et verni les planchers; on a fourni des tables à dessin, des cabinets, des armoires, des tablettes, des échelles doubles et réparé les meubles dans les différentes divisions du ministère. Environ trente coussins ont été fournis à différentes divisions

Ministère de l'Agriculture.—On a changé le système d'éclairage dans une chambre et installé treize lustres à 3 lampes *tungsten* et un tableau de distribution; on a fourni 2 lustres de 4 lampes *tungsten,* 30 lampes pendantes, 14 lustres à 4 lampes, 7 lustres à 3 lampes *tungsten,* 28 évantais électriques et 4 bassins de toilette. On a raccordé un calorifère et posé dix téléphones de pupitre (*12 station Deveau*); on a installé deux nouveaux bassins à laver dans deux bureaux et des changements ont été faits aux clochettes d'appel dans une chambre. On a renouvelé une chambre et on a pratiqué une entrée dans le mur.

TEMPLE MAÇONNIQUE—COMMISSION DE CONSERVATION.

Huit lustres à 4 lampes tungsten, 25 à 3 lampes, 4 à 2 lampes et 27 lampes pendantes ont été posés et on a posé une grande quantité de fils éleetriques, trois clochettes d'appel, trois boutons et un indicateur de 2 clochettes. On a posé deux extensions de téléphone et 500 pieds de fil à téléphone, ainsi que deux éventails électriques. On a fait des inscriptions sur 24 portes, dépoli 3 fenêtres et fourni trois tringles en cuivre et des rideaux; on a posé 14 longueurs de moulure à tableau. On a enlevé une porte et fermé l'ouverture. Une charpente a été faite pour les boîtes.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE MCNEIL-STEWART.

Auditeur général.—On a fourni des meubles pour un bureau. Les murs des troisième et quatrième étages ont été lavés et teintés et les planchers ont été huilés.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICES DES MINES—RUE SUSSEX.

Division des Mines.—On a fourni sept lampes à cou de cygne, deux lampes de bureau, un commutateur, des fusibles, des disjoncteurs, etc.; on a installé un transformateur. On a construit un nouveau toit et plancher du hangar et réparé l'ouvrage en briques et les portes. On a réparé la pompe centrifuge; on a installé un appareil à chalumeau et pneumatique et fait les raccordements pour les quatre fournaises à gaz. On a fourni quatre tables et posé 77 étiquettes en métal sur les boîtes. On a fait beaucoup de peinturage.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE NAVAL—RUE SUSSEX.

On a nivelé et gazonné le terrain. L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICES PARLEMENTAIRES.

Sénat.—On a fait des changements à l'appareil de chauffage dans un grand nombre de chambres; on a installé un poêle à gaz; on a lavé et teinté une chambre. Trois téléphones ont été posés; on a fourni quelques meubles et posé quelques lampes pendantes et cinq détecteurs pour le feu.

Chambre des Communes.—On a fourni des meubles neufs pour quelques bureaux. Douze lustres à 4 lampes *tungsten,* quatre à 5 lampes, un à 6 lampes, dix à 3 lampes, sept à 4 lampes, cinq à 5 lampes et un à 3 lampes (*tungstoliers*) ont été posés, ainsi que quatre appliques et deux douilles, une lampe pendante, quatre lampes de pupitre et une lampe *Lynn.* On a posé un téléphone de pupitre et une applique; on a installé trois réchauds électriques dans les appartements de l'Orateur; on a posé des boutons d'indicateur, un bassin de toilette et un radiateur. On a renouvelé deux chambres et peinturé au shellac le plancher du restaurant. Les murs et les plafonds des corridors ont été huilés et l'extérieur des cadres des châssis a été peinturé. On a installé un système de ventilation; les lavabos dans la Bibliothèque ont été renouvelés; les murs et les planchers ont été couverts en tuiles et les chambres ont été perfectionnées au point de vue sanitaire.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

On a posé une couche d'asphalte sur le chemin et le pavé posés en 1906. On a construit les fondations pour les monuments Baldwin-Lafontaine et McGee. Un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur a été posé dans la cours du bloc de l'Est. Les fils du service électrique ont été posés dans des conduits d'argile vitrifiée. On a renouvelé un tuyau d'égout; tous les escaliers en bois conduisant de la colline à la Promenade des Amoureux ont été enlevés et remplacés par des escaliers en béton renforcé. On a

renouvelé une grande partie du mur de soutènement de la Promenade et on a remplacé la vieille rampe en bois par une en fer. Au nord du bloc de l'Est, le mur de soutènement a été enlevé et remplacé par un mur en béton muni de lumière prismatiques, l'étendue ainsi renfermée servant de trottoir en travers l'extrémité nord de l'édifice. Un nombre de conduits d'air à partir des édifices jusqu'à la falaise ont été nettoyés et blanchis. On a enlevé la neige, coupé et arrosé l'herbe. Des couches de fleurs ont été plantées.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

Jardinier, Thomas Davis.

IMPRIMERIE NATIONALE.

On a fourni un matériel électrique de $394.91 ainsi que 1,000 lampes de 40-W., deux éventails électriques et quatre téléphones; 150 pieds du tuyaux à vapeur ont été couverts en amiante. On a posé deux fenêtres à l'étage supérieur. On a rempli les commandes pour des meubles.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

EDIFICE REGAL.

Ministère du Travail.—On a posé un lustre à 4 lampes *tungsten,* huit lampes pendantes, deux lumières à poulie, douze abat-jour, 20 pieds de tablettes et huit écriteaux en fer-blanc.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

MUSÉE VICTORIA.

On a fourni et installé sept lustres à 3 lampes *tungsten,* quatre lampes à poulie, une lampe de pupitre, vingt-trois lampes de 250 W., avec les douilles, cordes, abat-jour, etc. On a fourni une extension de téléphone et un éventail. On a fait les connexions pour le gaz. On a posé trois fenêtres et deux grilles en acier. Des meubles ont été fournis, tel que demandé.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

BUREAU D'EXPÉDITION DES DOUANES—256 RUE WELLINGTON.

Cet édifice est loué. On a instalé un système d'éclairage électrique, vingt-cinq lustres à 4 lampes *tungsten,* deux à 5 lampes, quatorze lampes pendantes, six lustres et huit lampes de pupitre, une applique une douille, un abat-jour, et deux indicateurs à deux boutons. Dans douze chambres les murs ont été lavés et teintés et l'ouvrage en bois, peinturé, etc. On a posé deux nouveaux cadres de fenêtres; on a fait des changements dans deux chambres à l'appareil de chauffage et des légères réparations dans sept chambres. On a fourni des meubles aux différents bureaux.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

LABORATOIRES DU REVENU DE L'INTÉRIEUR, 317 RUE QUEEN.

Cet édifice est loué. Différents meubles ont été fournis pour plusieurs chambres.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

BUREAU DES POIDS ET MESURES.

Cet édifice est loué. On a fourni une grande armoire, un bureau à rideau, deux chaises tournantes et quatre chaises ordinaires.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

DIVISIONS DES MALLES, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, 102 RUE WELLINGTON.

On a installé des lampes pendantes et des lampes à pupitre.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

EDIFICE DU CLUB RIDEAU—MINISTÈRE DES POSTES.

Un râtelier pour les cartes géographiques a été fourni. Les installations électriques ont été améliorées.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

MINISTÈRE DE LA MILICE, 118 RUE VICTORIA.

Deux chambres ont été tapissées et peinturées et les calorifères ont été bronzés; un nouveau radiateur a été installé. On a réparé le plancher de deux chambres et enlevé deux cloisons.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

DIVISION DES MAGASINS POSTAUX—EDIFICE ROBINSON.

On a construit des cloisons, installé des téléphones de pupitre et fourni 3 lustres à 4 lampes *tungsten*. On a installé un téléphone de pupitre.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

HÔTEL DES MONNAIES.

On a posé deux hydrantes et une cheville de 1½ pouce. On a planté des couches de fleurs.

COUR SUPRÊME.

On a fourni et installé dix-sept lustres à 3 lampes *tungsten*, onze à 2 lampes, quatre téléphones de pupitre et des clochettes d'appel. On a posé une garde-robe de 11 pieds et réparé 6 chaises en jonc. On a recouvert une table avec un drap. On a fourni une petite quantité de meubles.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

DIVISION DES RELEVÉS TOPOGRAPHIQUES—MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

On a installé des lampes Gail Webb, lavé et teinté une chambre et fourni des serrures et des clefs.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics: John Shearer, Ottawa.

Edifice Trafalgar—Commission du Service Civil.

Quatre chambres ont été lavées, teintées et fournies de clefs. On a posé une clochette d'appel. On a installé des tablettes dans la voûte et fourni des meubles de différentes sortes pour trois chambres.

Ministère de l'Intérieur.—Trois éventails électriques.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics : John Shearer, Ottawa.

EDIFICE DE LA BANQUE UNION.

Ministère de l'Intérieur.—On a posé cinq éventails électriques; on a peinturé les réservoirs à l'air et les enseignes des portes ont été peinturées et les inscriptions faites de nouveaux. On a fait les connexions pour l'eau et fourni des bassins de toilette et des appareils à savon.

Ministère de Poste.—On a construit des cloisons dans la division du Personnel.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics: John Shearer, Ottawa.

EDIFICE DE L'OUEST.

On a posé pour le ministère du revenu de l'Intérieur quatre lampes de pupitre, trois lampes à arc, 2 lustres à 3 lampes *tungsten,* 2 lampes pour pupitre à rideau, un transmutateur pendant, un lustre à 3 lampes *tungsten* et 3 abat-jour. On a amélioré la disposition des cloches dans différents bureaux et fourni des boîtes de sonneries. On a lavé et teinté cinq chambres et un escalier; on a construit 20 pieds de cloisons en bois et en verre et posé 3 verges carrées de plancher en bois franc ; on a fourni deux tringles en cuivre et des rideaux. On a posé, dans une chambre, environ 627 verges carrées de plancher en amiante *Magna* et 1,393 verges carrées dans le passage de la nouvelle aile. Une couverture en plomb a été posé sur le banc d'épreuves et on a fourni les connexions pour le gaz. On a fait des changements à l'appareil de chauffage dans une chambre et installé un bassin de toilette. Un haut pupitre et une carpette ont été fournis pour la division du Gaz et Electricité. On a fourni des meubles pour trois chambres.

Ministère de la Marine et Pêcheries.—On a installé 3 lampes de 250 W., quatre lustres à lampes *tungsten* (*tungstoliers*), des lampes pendantes et des lampes de pupitre; on a placé de nouveau deux clochettes d'appel et fourni quatre éventails électriques. Deux chambres ont été renouvelées; on a installé quatre bassins de toilette et trois ventilateurs rotatoires. On a fourni des meubles pour plusieurs bureaux, sur commande.

Ministère des Travaux publics.—Un lustre à 4 lampes *tungsten* et quatre à 3 lampes ont été installés. On a fourni et posé deux appareils *Veluria,* quinze lampes pendantes, sept lampes en forme de cou de cygne et plusieurs lampes de pupitre. On a installé six lampes à vapeur de mercure dans la chambre du photographe; on a fourni et intallé une horloge électrique; huit chambres ont été renouvelées; on a construit 296 boîtes pour la division de la papeterie, et fourni cinq tables, deux armoires, deux bancs et deux bibliothèques. On a construit une cloison en pin. On a réparé le système de ventilation de la chambre de M. McLaughlin. On s'est aussi occupé de la plomberie dans le laboratoire de ciment; on a fourni des magasins, dix-sept chaises, des serrures et des ressorts de porte. Toutes les commandes pour des meubles ont été remplies avec soin.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.—Vingt-deux lampes à incandescence ont été remplacées par vingt-deux lustres à 4 lampes *tungsten;* deux lampes *tungsten,* seize lampes pendantes, 2 lampes en forme de cou de cygne, 200 pieds de corde, des abat-jour, etc., ont été fournis; on a changé la disposition des lampes dans deux

chambres et posé un téléphone de mur avec cabinet; on a posé deux téléphones de pupitre, deux extensions de téléphones, et 3 clochettes d'appel; on a changé la disposition des clochettes dans six chambres; on a fourni un indicateur à un bouton.On a fourni et installé six bassins de toilette; deux radiateurs, une horloge électrique et deux ventilateurs ont été fournis;on a lavé et teinté dix chambres et peinturé l'ouvrage en bois; on a construit une cloison en plâtre et fourni trente-deux boîtes à la division de papeterie. Deux garnitures de tablettes et une table à dessin ont été fournies. On a réparé les meubles et installé une quantité de tringles, de rideaux et un tapis de porte. On a fourni, des magasins, des chaises, des tabourets et des pupitres.

Ministère du commerce.—On a installé huit éventails électriques et un téléphone de pupitre; on a posé des tablettes et fourni un cabinet en chêne, six tables de triage, une table et une échelle double, une lampe de pupitre et une lampe pendante. On a fait les connexions des fils électriques avec les machines à additionner. On a fait un rideau et on l'a placé autour du bassin de toilette. On a renouvelé une chambre et réparé les meubles.

Ministère des douanes.—On a posé des téléphones de pupitre dans deux chambres et installé des cloches électriques.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

EDIFICE WOODS—MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

On a fourni et installé seize lustres à 4 lampes et trois à 3 lampes *tungsten,* et treize lampes pendantes; on a fourni sept éventails électriques et installé dix téléphones de pupitre *"12 Station Deveau"* dans la division du Bétail; on a placé un téléphone de mur dans la résidence du commissaire du Bétail; on a posé un téléphone de pupitre dans un bureau.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

EDIFICE WOODS ET LES APPARTEMENTS AYLMER, RUE SLATER.

Ministère de la Milice.—On a fourni deux lustres à 3 lampes *tungsten,* quarante-neuf lampes pendantes, vingt-huit lampes de pupitre et seize éventails électriques. Un indicateur à 90 boutons a été installé; dans douze chambres on a fait les connexions pour des clochettes d'appel et installé cinq téléphones et une extension; on a lavé et teinté seize chambres et les planchers ont été nettoyés et huilés. Dans ces chambres, on a bronzé les radiateurs; on a tapisé et peinturé deux chambres; on a posé trente-deux panneaux de verre et quatre bassins de toilette. On a construit des tablettes pour trois chambres, des râteliers de 32 pieds; six cabinets et deux armoires ont été fournis, tel que demandé.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ILE VICTORIA.

On a fourni et installé six ventilateurs rotatoires dans l'entrepôt des essences méthyliques.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

EDIFICES ET TERRAINS EN GÉNÉRAL,

En plus des travaux mentionnés plus haut il y a d'inombrables petits travaux, c'est-à-dire les réparations exécutées par les couvreurs, les maçons, les plombiers, les serruriers, les électriciens, les ajusteurs et par d'autres artisans, des item employant chacun

un nombre de jours à part les matériaux employés, il y a des travaux tel que le déménagement des meubles d'un bureau à l'autre qui sont assez considérables. A part tout cela en rapport avec les divers édifices et des propriétés du Gouvernement, il y a des ouvrages semblables de réparations, de peinturage, de tapisserie, d'ameublement, de coloriage, etc., en rapport avec les nombreux édifices loués, ainsi que les travaux tel que les réparations et le renouvellement des hangars à charbons ou autres et les travaux généraux, comme l'érection, l'enlèvement et l'emmagasinage des porches, la pose des planches pour l'hiver sur les degrés des entrées, etc., tout ces travaux sont exécutés par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant, John Shearer.

PARIS.

ADDITION À L'ÉDIFICE PUBLIC.

L'addition et les changements décrits dans mon rapport de l'exercice dernier ont été complétés. Un nouveau mât de pavillon en acier a été fourni et on a installé une horloge dans la tour.

Tout l'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

On a posé une cloison en verre autour de la chambre de bain dans les quartiers du gardien. On a fourni deux tables et une chaise.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PEMBROKE.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITION ET CHANGEMENTS.

Ces travaux, décrits dans le rapport de l'exercice dernier, sont pour ainsi dire complétés.

Les plans, etc. ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident : W. J. Moore.

Entrepreneur : W. H. Beatty.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 1er octobre, 1912, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, de 87 pieds et 4 pouces par 185 pieds et 8 pouces. Les fondations et les murs de division, dans la partie excavée du soubassement sont en béton ainsi que le plancher. Les murs extérieurs sont en béton jusqu'au rez-de-chaussée et en briques jusqu'au toit, avec garnitures, allèges, clefs, etc., en pierre; le toit a deux pentes formées par des poutres en acier et couvertes en planches et des plaques de tôle galvanisée. Le soubassement contient le lavabo pour les hommes, celui pour les officiers, la chambre des fournaises, des compartiments pour les combustibles aux deux extrémités de l'édifice. Les arsenaux sont au premier étage, à chaque extrémité, avec un plancher en planches posées sur le béton. La salle a 128 pieds par 78 et au-dessus de cet étage, il y a une galerie à chaque extrémité. L'édifice est chauffé à l'air chaud.

Les plans etc. ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident: W. J. Moore.

Entrepreneur: W. H. Beatty.

PETROLEA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a augmenté la surface de chauffage dans le rez-de-chaussée et fait des changements à la plomberie.

Surveillance des travaux par Wm. Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

PICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Quelques chambres ont été peinturées et blanchies. On a réparé le toit, installé de nouvelles boîtes aux lettres pour le bureau de poste et fourni un truck. Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT ARTHUR.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 21 avril, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice sur le côté sud-ouest de la rue Park, avec la 2ème rue à droite ou au côté ouest. Il a 249 pieds de longeur sur une largeur de 114 pieds pour 25 pieds de l'extrémité d'en avant et 21 pieds de l'extrémité d'en arrière; la partie principale a 169 pieds de longueur sur 86 pieds de largeur. La partie principale comprend un soubassement et un rez-de-chaussée, la partie d'en avant, un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage, et la partie d'en arrière, un soubassement et un rez-de-chaussée. Les parties d'en avant et d'en arrière ont des toits plats et la partie principale, un toit à double égoût.

Les murs sont en briques avec garnitures en pierre et le soubassement en pierre de taille. Les cloisons sont en briques, les escaliers et les galeries en fer, le plancher du soubassement en béton et les autres planchers, en bois.

Le soubassement comprend, dans la partie d'en avant, 2 jeux de quilles, 1 galerie de tir, 1 chambre à combustibles, 2 lavabos et un corridor d'escalier; dans la partie d'en arrière, 2 chambres pour les fanfares, 6 appartements pour le gardien, 2 vestibules et un corrridor d'escalier; la partie principale, un magasin de mobilisation, 2 magasins du quartier-maître, une chambre pour la chaudière et 16 arsenaux. Au rez-de-chaussée, dans la partie d'en avant, il y a l'entrée, la salle de réunion des officiers, une antichambre pour les officiers, un magasin pour les officiers, deux bureaux pour les officiers, deux chambres d'ordonnances, une garde-robe pour les officiers, un lavabo pour les officiers, deux escaliers et des corridors ; dans la partie d'en arrière, il y a la salle de lecture, deux gardes-robe pour les hommes, deux sables de récréation, deux corridors d'escaliers et deux escaliers; dans la partie principale, il y a la salle d'exercice de 169 pieds par 86. Le premier étage, qui n'est que dans la partie d'en avant, comprend une salle de réunion pour les officiers, une antichambre pour les officiers, une salle de réunion pour les sergents, une antichambre pour les sergents, un magasin pour les sergents, un lavabo pour les sergents, deux escaliers et un passage. L'édifice entier, y compris la salle d'exercices, est chauffé à la vapeur et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architectes-résidents, Hood & Scott.

Entrepreneurs, Theale, Browne & Stewart.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le 21 avril, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, borné au sud par la rue Arthur, à l'ouest par la rue South Water et au nord par la rue

Lorne. L'édifice a 69 pieds par 139, et comprend le soubassement, le rez-de-chaussée, le premier, le deuxième et le troisième étage. Les fondations sont en béton posées sur une construction en acier et béton ayant un rang de granit à l'extérieur du mur de fondation; la façade est en pierre de taille jusqu'au sommet du rez-de-chaussée et le reste des murs sont en briques jusqu'au toit. Les murs intérieurs et les planchers sont construits en béton, renforcé; dans la plus grande partie des chambres le plancher est en briques et dans tous les corridors, en béton et terrazza. On a installé trois ascenseurs, deux pour les marchandises et un pour les passagers; on a construit des escaliers du bas au sommet de l'édifice, avec montants ornementés en fonte et marches en marbre; une épaisse grille métallique sépare les escaliers des ascenseurs. Le toit est plat, en béton avec du feutre, du goudron et du gravier et une corniche en métal est posée autour de l'édifice. Le soubassement comprend les compartiments à charbon, la chambre du transformateur, une chambre de ventilation, une chambre pour la chaudière, des grands magasins, et un escalier conduisant au rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée comprend l'entrepôt de vérification, les chambres du gaz et de l'électricité, le bureau des affaires des sauvages, des passages, des corridors, une salle d'attente pour les immigrants, le bureau des poids et mesures et des chambres de toilettes pour les hommes et pour les femmes. Au premier étage, il y a la chambre longue des douanes, l'espace des employés, la salle pour la livraison des marchandises, le bureau des messageries des douanes, une voûte et une chambre de toilette pour les hommes. Au deuxième étage, il y a le bureau du Maître du havre, le bureau de la marine et des pêcheries, le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur, la chambre du percepteur du Revenu de l'Intérieur, l'entrepôt des douanes, des lavabos et plusieurs autres bureaux, ainsi qu'une chambre de toilette, des corridors et une voûte. Le troisième étage comprend la division météologique, le bureau de l'assistant-ingénieur, celui de l'ingénieur de district, les chambres des sténographes et des dessinateurs, des corridors, l'entrepôt du Roi, une chambre de toilette pour les hommes et les appartements du gardien. Tous les murs et les plafonds des chambres sont en plâtre et les passages et corridors ont des planchers en terrazza avec des bordures en marbre. L'édifice est chauffé à la vapeur et a un système de ventilation. Il y a un système d'éclairage électrique.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère; surveillance des travaux par MM. Hood & Scott, architectes.

Entrepreneurs, Théale, Brown & Stewart.

BUREAU DE POSTE.

On a installé des boîtes aux lettres pour le bureau de poste et fourni des meubles pour l'inspecteur des bateaux à vapeur; on a agrandi l'appareil d'éclairage électrique; on a érigé un mât de pavillon, fourni un pupitre et posé un appareil pour bruler le papier dans le soubassement. On a réparé le toit et les larmiers.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT COLBOURNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé un radiateur dans la partie des employés du bureau de poste, sous la surveillance de Wm. Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

PORT HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une lampe à arc dans le bureau de poste et fourni des loquets et des plaques en cuivre, trois ressorts et des appareils pour retenir les portes. Le bureau des douanes et les quartiers du gardien ont été peinturés et blanchis.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT PERRY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1913, est parachevé. On a construit un trottoir et une bordure en béton, nivelé le terrain et posé des installations intérieures dans le bureau de poste ; on a construit une clôture et installé une horloge dans la tour.

Les plans, etc. ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: W. L. Parrish.

Entrepreneur: : W. J. Trick.

On a installé une nouvelle chaudière ainsi que des radiateurs additionnels, sous la surveillance de Wm. Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

PRESTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 4 août, 1913, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice devant être construit sur un lopin de terre, de 66 pieds par 165, à l'angle des rues King et Church. L'édifice a 53 pieds par 105 avec deux prolongements à toit plat, de 38 pieds par 33, donnant sur la rue Church. Il comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et un attique; les fondations sont en béton ainsi que les empattement des colonnes en acier; les murs extérieurs sont en pierre jusqu'au sommet du soubassement et en briques jusqu'au sommet de l'édifice avec des rangs et des garnitures en pierre, ainsi que la corniche. Le toit est en bois avec une mansarde en tôle galvanisée; les toits plats sont en feutre, goudron et gravier; à l'intérieur, les planchers sont en bois et les murs, en lattes et plâtre; il y a des puits de lumière dans le toit pour éclairer les chambres sombres.

Au soubassement, les planchers sont en béton; il y a la chambre des fournaises, les compartiments à charbon, le magasin, les voûtes et la galerie de tir. Un escalier conduit au rez-de-chaussée dont les planchers sont en bois franc à l'exception du vestibule public qui a un plancher *"Pyrofugunt"*, et comprend le bureau de poste, l'espace des employés, le vestibule public, le vestibule, l'entrée principale, une voûte, l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures, des chambres de toilette, etc. Au premier étage, il y a le bureau du percepteur, le bureau du revenu de l'Intérieur, le bureau des colis postaux des douanes, une chambre longue, les archives des douanes, une salle de réunion, l'arsenal des Q. M. S., les chambres des officiers, les corridors, etc. L'attique est occupé par les appartements du concierge. L'édifice est chauffé à l'eau chaude.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Jacob Miskler.

Entrepreneur: Geo. A. Proctor.

RENFREW.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a agrandi l'appareil de chauffage et installé une chaudière supplémentaire, sous la surveillance de Wm. Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

SARNIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni un pupitre dans le bureau d'immigration et installé un guichet pour les colis postaux dans le bureau de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

On a posé trois nouvelles chaudières et les tuyaux principaux ont été couverts avec de l'amiante.

Surveillance des travaux par Wm Mansfield, inspecteur de chauffage et plomberie.

SEAFORTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit, dans mon rapport de 1913, est parachevé. On a installé une horloge dans la tour et fourni des meubles et des stores pour les fenêtres.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Richard Wright.

Entrepreneur, Thomas McKenzie.

SHELBORNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 16 août 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice donnant sur la rue Owen-Sound, sur un lopin de terre de 63 pieds de front sur 86 pieds de profondeur, avec une ruelle au côté gauche d'en avant, de 20 pieds de largeur. L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage, un toit à mansarde et une tour d'horloge au coin gauche d'en avant. Il y a un prolongement en arrière du rez-de-chaussée de 48 pieds par 23. L'édifice est en pierre solide sur les quatre côtés; le plancher du soubassement est en béton et en tuiles et béton, au rez-de-chaussée; le toit est en tôle galvanisée, feutre, goudron et gravier. Le soubassement est occupé par le magasin, la chambre des fournaises et le compartiment à charbon. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, l'espace public, l'espace des employés et le passage. Dans l'aile de l'arsenal, en arrière, il y a la chambre des officiers, les lavabos, les corridors, etc. Le premier étage est occupé par des appartements avec chambre de bain, etc. Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Surveillance des travaux par le Révd. Dr. McKenzie, architecte.

Entrepreneurs, A. Green et Fils.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit du prolongement d'en arrière a été couvert en tôle galvanisée. On a posé des fils et installations électriques, enlevé les cloisons, installé un nouveau comptoir et posé du prélart (linoleum) dans une chambre.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

STRATHROY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le trottoir et la tour, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a tapissé les quartiers du gardien et installé des nouvelles boîtes aux lettres pour le bureau de poste. On a posé de nouveau des fils et installations électriques. On a fait plusieurs légères réparations pendant l'année.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SUDBURY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 8 septembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice situé à l'angle des rues Durham et Elm et consistant en un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étage. Les fondations et les colonnes en acier reposent sur des empattements en béton et des poutres en acier en double T. Les murs extérieurs sont en pierre brute solide avec des garnitures en pierre taillée; il y a une tour d'horloge au-dessus de l'entrée principale, au centre de la façade; il y a deux autres entrées, une sur la rue Durham allant au bureau des douanes et l'autre sur la rue Elm conduisant au bureau de poste, au rez-de-chaussée. Le soubassement est occupé par la chambre des chaudières, un compartiment à charbon et par les magasins. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, l'espace public, l'espace des employés, les bureaux pour le gaz et l'électricité, le bureau des poids et mesures, l'entrée pour le concierge, l'entrepôt de vérification, l'entrée des malles, une voûte et les chambres de toilette. Au premier étage, il y a le bureau du revenu de l'Intérieur, le percepteur des douanes, la chambre longue des douanes, le bureau des officiers des douanes, les corridors, la chambre de toilette pour les dames, une pour les hommes. L'attique comprend les appartements du concierge.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, P. Cairns.

Entrepreneurs, Doran et Devlin.

TILBURY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1913, est parachevé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Asa Lang.

Entrepreneurs, J. H. Piggott et fils.

TILSONBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1913, est complété. La tour a été construite plus haute que le demandaient les plans et devis originaux. On a fourni des stores de fenêtres, une horloge et des meubles; on a construit une clôture, posé les garnitures intérieures du bureau de poste et installé l'horloge de la tour.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, W. H. Jackson.

Entrepreneurs, *Schultz Bros. and Co.*

TORONTO.

STATION POSTALE "G".

Le 8 août, 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice situé à l'angle des rues Queen et Saulter, de 99 pieds par 60, de trois étages et d'un soubassement, cet édifice est presque entièrement à l'épreuve du feu. L'extérieur est du style "English Renaissance'"; une belle qualité de pierre de sable taillée est employée dans les murs de la façade et des côtés; il y a une colonnade sur les côtés donnant sur les deux rues, et les murs du sud-ouest, les cheminées, etc., sont en briques. Les fondations sont en béton; la construction intérieure est en poutres d'acier, en terre-cotta et les planchers en béton. Le soubassement contient la chambre des chaudières, la chambre des combustibles, le lavabo pour les femmes, celui pour les hommes, séparés par des murs en briques et la partie des employés du bureau de poste, etc., les deux étages au-dessus ne sont pas divisés. L'édifice est chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par E. J. Lennox, architecte, Toronto, Ont., qui a surveillé les travaux.

Entrepreneurs: Witchall & Son.

BUREAU DES DOUANES.

On a érigé une cage pour le caissier et fourni 12 tabourets, 12 chaises et un uniforme pour le préposé à l'ascenseur.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

L'appareil de chauffage a été changé en partie et on a installé des nouveaux calorifères; on a fourni une soupape d'enrégistrement, installé de la nouvelle plomberie et posé un appareil de chauffage dans le lavabo des charretiers. On a posé un évier à l'étage supérieur et un dans le département des drogues. On a fait des changements à la plomberie et à l'appareil de chauffage dans l'entrepôt de vérification, No. 3, rue Front, pour la messagerie Canadienne des douanes. On a fourni une armoire, une table et un coffre-fort en fer pour le département des drogues, et posé des cloisons en ardoise dans le lavabo des charretiers. On a fourni un évier et d'autre plomberie et une table couverte en plomb dans le département des drogues. On a pratiqué une entrée et un tunnel joignant le vieil édifice et l'édifice principal. On a exécuté, tel que demandé, du peinturage, du peinturage à la détrempe, du vernissage et le posage des installations pour le gaz. On a réparé un ascenseur et on a construit le plancher de sortie en béton et posé des conduits pour 3 lampes à arc. On a réparé la chaudière et fourni une paire de portes pour l'entrepôt de messageries des douanes canadiennes, n° 5 rue Front-Est.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. Hastings,
commis des travaux, Toronto, Ont.

GARAGE POUR LES AUTOMOBILES DU BUREAU DE POSTE.

On a exhaussé les poutres en double T aux ouvertures pour premettre d'entrer les grosses automobiles dans l'ascenseur. On a fourni 55 boîtes à journaux et 94 casiers 500 casiers de triage pour la poste rurale, 25 casiers pour les factures, 10 casiers de triage, 200 tabourets pour les factures, 30 casiers doubles pour les facteurs 100 seaux pour le bureau de poste et 4000 attaches pour les boîtes aux lettres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU DE POSTE.

On a posé une fenêtre dans le soubassement et fourni des stores pour les fenêtres du deuxième étage. On a fourni 5 chaises à dactylographe, 24 pupitres, 5 fauteuils, 4 armoires à casiers, 12 casiers de triage et 25 chaises. On a fait des changements aux installations intérieures du bureau du surintendant du service des malles par chemins de fer; on a fourni au préposé à l'ascenseur un uniforme avec pantalon et casque supplémentaires. Le devant en fer du bureau de poste fut gratté au moyen d'une brosse en fil de fer et peinturé; on a fourni 10 éventails électriques et une horloge. On a acheté et fourni un ratelier spécial pour les sacs, un appareil pour les liasses, 6 trucks pour l'entrepôt, 8 rateliers pour les sacs, 5 sacs pour chacun, 180 boîtes aux lettres, 10 tiroirs, 1 cabinet à documents en acier 8 paniers, 1 armoire en chêne, 50 chaises en bois pour la salle à diner, 2 coffres-forts, un tabouret, 2 chaises tournantes, 40 boîtes pliantes, un nettoyeur *vacuum,* 4 tables et 8 bancs. On a installé un nouveau cabinet d'aisance et fait des changements dans le lavabo des dames. On a tapissé, décoré et nettoyé de nouveau les chambres de l'étage supérieur; on a fourni 15 tabourets aux différentes stations postales de Toronto ainsi que des meubles pour le bureau de l'inspecteur des capitaines et seconds, dans l'édifice Fog.

ÉDIFICE WARDEN KING.

On a peinturé, blanchi et nottoyé l'intérieur de cet édifice et pavé la cour. On a construit des cloisons au rez-de-chaussée et un passage de sortie.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE UNION "A".

Ces bureaux sont loués. On a fourni et posé deux tables, 12 trucks, une horloge et des tablettes.

Un cabinet d'aisance a été fourni et raccordé.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux Toronto, Ont.

STATION POSTALE "D".

On a fait des changements à l'installation intérieure du bureau de poste; on a installé des nouveaux lavabos dans le soubassement et posé des réservoirs doublés en cuivre dans les lavabos. On a fourni deux chaises de bureau au percepteur des douanes.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "F" (rue Yonge et Charles).

On a construit une cloison en verre et en planches de lambrissage pour renfermer la chambre pour l'exposition des plans. On a fourni des meubles pour le bureau de l'inspecteur de la Commission des Chemins de fer. On a fait des changements aux cloisons, en raccourcissant le vestibule public et enlevant le bureau du vendeur des timbres pour l'installer à l'intérieur de la cloison dans le bureau de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

DIVISION DES COLIS POSTAUX (rue Adelaide-Est).

On a fourni 36 trucks, installé un appareil de chauffage à l'eau chaude et de la nouvelle plomberie. On a réparé l'ouvrage en briques; on a excavé la chambre des fournaises, posé des poutres en double T et fourni trois comptoirs. Cet édifice a été

peinturé et décoré; on a fourni une quantité de bois pour diverses réparations et des cloisons.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ASSISTANT-RECEVEUR-GÉNÉRAL.

On a nettoyé et tapissé les quartiers du gardien et reposé le toit; on a fourni 4 fauteuils et des sections de bibliothèques.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION UNION, STATION POSTALE "A" ET LA STATION D'IMMIGRATION.

Ces bureaux sont loués. On a fourni huit bancs, un cabinet à documents, un pupitre à dactylographe et des meubles à bureau.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ÉDIFICE MÉTÉOROLOGIQUE.

On a posé un radiateur dans l'édifice adjacent et fourni un tabouret, une chaise et un cabinet à documents.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "G" (rue queen E).

C'est un édifice loué. On a entouré l'emplacement avec une clôture.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings commis des travaux, Toronto, Ont.

TRENTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits à l'appareil de chauffage dans le vestibule public.

L'ouvrage a été surveillé par Wm. Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

UXBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a parachevé cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de 1913. Un trottoir en béton a été posé et une clôture a été construite autour de l'emplacement. Le terrain a été nivelé, et on a installé des lampes électriques en plus grand nombre dans le bureau de poste, et fourni 24 abat-jour. Dans le soubassement on a construit une cloison en bois de lambris.

WALKERTON.

BUREAU DE POSTE.

Les tuyaux de descente, les gouttières, etc., ont été réparés. On a installé une chaudière à l'eau chaude dans le logement du concierge. Quelques bureaux ont été peinturés.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WELLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les joints du briquetage ont été pointés et on a posé des solives au mur de parapet d'en arrière; on a réparé le toit qui n'était pas étanche. Des lampes à gaz ont été installées dans le bureau de poste. Les portes d'en arrière ont été munies de verrous et de barres de fermeture, et on a fourni 50 clefs pour les boîtes à lettres.

L'ouvrage a été surveillé par Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni et installé des nouvelles boîtes à lettres. Des améliorations ont été faites dans le bureau de poste pour donner plus de commodité aux colis postaux. On a posé dans les fenêtres de l'édifice public 150 pieds de baguettes Chamberlain et des cordons neufs pour les châssis.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouvel aménagement a été installé pour les colis postaux. On a réparé la chaudière et les tuiles du plancher dans les vestibules d'entrée. Des fleurs ont été plantées sur les plates-bandes.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WINGHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé une horloge dans la tour, et la hauteur de la tour a été augmentée.

Surveillance de l'ouvrage par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

FERMES EXPÉRIMENTALE—ÉCURIE DES CHEVAUX.

Le 2 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui a été complété pendant l'exercice financier. L'édifice mesure 32 par 72 pieds, il comprend un étage et un fenil. Les fondations et les empattements pour les colonnes sont en béton. Le toit est en pente; la cheminée en béton est construite à l'intérieur avec un tuyau de 9 pouces en tuiles; tout le rez-de-chaussée est pavé en béton, et là où se trouvent les stalles, le plancher est à rainure et par carreau dans l'allée le long des deux côtés et au bout de l'allée. On a façonné une rigole dans le ciment, cet étage contient des stalles pour accommoder vingt-cinq chevaux. Il y a plusieurs stalles fermées il y a aussi une glissoire double pour le foin. Dans le fenil le foin est disposé par compartiments de manière à alimenter deux stalles, et des compartiments sont ainsi disposés sur toute la longueur de l'étable. Des crêches d'acier sont placées dans les stalles qui sont séparées par des cloisons montant jusqu'au plafond. Dans la bâtisse il y a deux ventilateurs en bois, un à chaque bout, traversant entièrement les planchers en

béton et munis de grilles en fer où entre l'air frais. L'édifice est bien drainé au moyen de tuyaux en grès vernissé. Un escalier placé à un bout fait communiquer l'étable avec le fenil, tandis qu'à l'autre bout il y a une échelle. Au rez-de-chaussée on a aussi fait un compartiment pour y emmagasiner la nourriture des chevaux. Les murs intérieurs sont lambrissés en bois à plancher, et les plafonds sont couverts en planches embouvetées. La bâtisse est bien éclairée par des fenêtres, sur chaque côté. La grande porte du fenil par laquelle on entre le foin, et les portes de côté sont construites en voliges. Les murs extérieurs sont lambrissés jusqu'au toit avec du bois posé à déclin, et le toit est couvert en épinette et avec deux épaisseurs de papier goudronné. A l'intérieur et à l'extérieur de l'étable on a donné deux couches de peinture.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs: *The Brandon Construction Co.*

CARMAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 25 mars 1914 un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, situé à l'angle des avenues Maple et Fournier. L'édifice mesure 51½ pieds par 35½ pieds, il a deux étages de hauteur et un soubassement. Les fondations sont en béton avec des empattements en béton armé sous les murs et les colonnes d'acier. Au-dessus de la fondation de neuf pieds au-dessus du trottoir; la bâtisse se continue ensuite en brique jusqu'au sommet, avec un cordon de pierre entre le rez-de-chaussée et le premier étage, et un couronnement en pierre au sommet. Les deux entrées sur la rue Maple ont des marches en pierre. A l'angle des rues Maple et Fournier, il y a une tour d'horloge, construite avec des ornements. Le toit de l'édifice est plat, construit avec du feutre, du goudron et du gravier. A l'intérieur, les planchers sont en bois, et les murs et les plafonds sont en lattes de bois couvertes de plâtre; les portes et les plinthes sont en bois, à l'exception du vestibule public où il y a un dado en ciment, ainsi que dans les chambres de toilette; les planchers de ces chambres et des vestibules sont en terrazza. Dans le soubassement, il y a la chambre de la fournaise, le compartiment du combustible, le magasin et l'escalier conduisant au rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée contient le bureau de poste avec la pièce destinée au public, le bureau du maître de poste, les entrées principales, la chambre de toilette, etc. Au premier étage se trouvent deux vastes bureaux, le reste sert de logement au concierge.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et est éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, James Brown.

Entrepreneurs, Snider Bros.

MINNEDOSA.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est actuellement complétée.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte en charge: W. D. Ford Blankestein.

Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

MORDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans la rapport de l'année, est complété.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: G. F. Heckles.
Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

STONEWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 22 janvier 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, sur l'avenue Jackson; il mesure 50 par 40 pieds. Il y a un soubassement et un rez-de-chaussée. Les quatre murs extérieurs sont en pierre bosselée, avec un couronnement en pierre de taille au sommet. Les fondations sont en pierre posée sur des empattements en béton; les piliers en brique dans le soubassement sont aussi appuyés sur une base en béton; les murs dans le soubassement sont en brique et ils ont une épaisseur de 12 pouces. Le soubassement est divisé de manière à contenir un compartiment pour le combustible, une chambre pour la fournaise, un magasin et un escalier conduisant au rez-de-chaussée où se trouvent le bureau de poste, la pièce destinée au public, les bureaux de travail, l'entrée des malles, le vestibule, etc. Les murs de l'intérieur sont en bois et disposés par panneaux, et les plafonds sont plâtrés. Le toit de l'édifice est plat, couvert avec du feutre, du goudron et du gravier. A l'extérieur et en arrière de l'édifice on a construit un réservoir septique. Une tour avec une horloge est construite immédiatement au-dessus de l'entrée principale.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par F. C. Sullivan, architecte.

Entrepreneurs: Cooper, Cooper et Watts.

VIRDEN.

ARSENAL.

Le 2 juin 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui mesure 31½ pieds par 63 pieds. L'édifice est construit en bois avec un lambris en planches posés à déclin à l'extérieur, et avec un toit en bardeaux. Il y a une fondation en pierre, des planchers et des cloisons en bois, et deux cheminées en brique. Le soubassement contient un magasin, le rez-de-chaussée comprend des chambres de mobilisation pour la cavalerie, une chambre de nettoyage, et une chambre pour les sergents. Au premier étage se trouvent une grande salle, des chambres pour l'officier commandant, les ordonnances et l'arsenal de la cavalerie.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: W. B. Walker.

Entrepreneurs: W. Manson.

WINNIPEG.

MANÈGE MILITAIRE.

Cet édifice, dont la construction a été donnée par contrat, le 2 octobre 1913, est actuellement en cours de construction sur un lopin de terre situé sur le côté nord de l'avenue Lavinia, sur le côté ouest se trouve la rue Minto. L'édifie mesure 316 pieds de face sur la rue Lavinia par 214 pieds de profondeur, sur le tout, ou, en déduisant les projections, 306 pieds par 197 pieds respectivement. La superficie entière de l'édifice est excavée et le soubassement est fini complètement prêt à être occupé; il contient des galeries de tir séparées, une salle de jeu de quilles séparée, des chambres de toilette et des cabinets d'aisance séparés, des chambres de bains pour les officiers, les sergents et les soldats, 3 compartiments pour les canons d'artillerie, 3 compartiments à fourgons, une chambre pour la fournaise, 3 compartiments pour le combustible, 29 chambres



Edifice Public, Aylmer, Ont.
19—1915—iii—p. 58.

éclairées par des fenêtres dans les murs extérieurs et 4 entrées d'escalier. Au rez-de-chaussée il y aura une salle principale mesurant 238 pieds par 126 pieds, entourée par 2 étages de chambres sur les côtés et les extrémités, et 3 étages dans les tourelles des angles. Les chambres du rez-de-chaussée sont au nombre de 46, sans compter 4 entrées d'escalier et 5 salles d'entrée. Au premier étage, il y aura 34 chambres, une salle de lecture, 4 entrées d'escalier et un corridor le long de tout le mur de la salle principale, ayant accès aux galeries de la salle principale et aux chambres du premier étage. Dans chacune des tourelles des angles, il y aura deux chambres et une entrée d'escalier. La salle principale, qui occupe toute la longueur de l'édifice, est couverte par un toit charpenté en fer, avec une lanterne donnant lumière sur une longueur de 270 pieds et une largeur de 40 pieds, le long du faite. L'édifice est en briques sur un soubassement en pierre, avec des ornements et des moulures en pierre de taille autour des ouvertures; il y a aussi des corniches, des plinthes et des cordons en pierre de taille. Les cloisons dans l'édifice sont généralement en briques, les planchers du soubassement et de la salle principale sont construits en acier et en béton; les planchers du soubassement sont couverts d'une couche hydrofuge; les autres planchers sont en bois avec soliveaux en acier; le toit des parties à deux et trois étages est en bois.

Le chauffage est fait au moyen d'un système d'un tuyau à vapeur du type *one-pipe loop*. L'édifice sera éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés et l'ouvrage surveillé par le ministère.

Architecte résident: H. E. Matthews.

Entrepreneurs: *The Carters-Hall-Addington Co.*

PROVINCE DE LA SASKATCHEVAN.

LLOYDMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a parachevé cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Emerson E. Miller.

Entrepreneur: F. E. Healy et Jos. M. Pigott.

BATTLEFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 16 mai 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice à l'angle de la 22e rue et de la 2e avenue. L'édifice mesure 74 par 41 pieds; il comprend deux étages, un attique et un soubassement. Les fondations sont en béton jusqu'au niveau du sol, et au-dessus du sol le mur extérieur est en pierre jusqu'à une hauteur de 3½ pieds, et se continue ensuite en brique jusqu'au toit. Le toit en mansarde est couvert en tôle galvanisée, tandis que le toit plat est couvert en feutre, goudron et gravier. Une tour avec une horloge est située sur l'angle gauche de la Deuxième avenue. A l'intérieur de la bâtisse les colonnes d'acier sont appuyées sur des empattements en béton. Dans le soubassement le plancher est en béton, et il y a les chambres pour la fournaise, le compartiment du combustible, des chambres servant de magasin, une voûte et l'escalier conduisant au rez-de-chaussée. Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste, la pièce destinée au public, les bureaux de travail, le vestibule, l'entrée des malles, le bureau des poids et mesures, l'entrepôt de vérification, les lavabos, etc. Le premier étage contient les bureaux du Revenu de l'Intérieur, de la douane, la grande chambre,

la voûte, les lavabos, l'entrée de l'escalier, les corridors, etc. Dans l'attique se trouve la résidence du concierge. L'édifice est chauffé par un système à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs: Smith Bros. et Wilson.

BIGGAR.

BÂTIMENT DE L'IMMIGRATION.

On a construit un hangar pour le charbon.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Saskatchewan et Alberta.

HUMBOLDT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est actuellement parachevé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Wm. Driver.

Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*

INDIAN-HEAD.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

Le 19 octobre 1912, un contrat a été adjugé pour la construction d'une maison de pension, et l'ouvrage a été complété durant l'exercice financier

Les plans et les devis ont été préparés et l'ouvrage surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

Entrepreneur: A. B. Hamilton.

FERME EXPÉRIMENTALE—GRANGE ÉTABLE.

Ce bâtiment, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est actuellement complété.

Les plans ont été préparés par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

Entrepreneur: A. B. Hamilton.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans la rotonde on a posé un nouveau plancher en tuiles, d'une superficie de 2,922 pieds carrés. Dans le soubassement, un réservoir pour l'eau douce a été installé, et une pompe avec tous ses accessoires a été raccordées à ce réservoir; les tuyaux de raccordement sont en fer forgé. La chambre du maître de poste a été aménagée avec des meubles neufs, un bureau à cylindre, une chaise tournante et une horloge.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

BUREAU DE TÉLÉGRAPHE.

On a fourni pour ce bureau un comptoir avec cloison autour, le tout en chêne, 1 tabouret élevé, 1 chaise en chêne. Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

MELFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une horloge a été fournie et installée dans la tour, les cadrans de l'horloge ont été réparés (ils avaient été endommagés par une tempête) on a placé des meubles neufs dans l'édifice.

Surveillance de l'ouvrage par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

MOOSEJAW.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLICS.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière est encore en voie de construction.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle horloge a été installée dans la tour. Un appareil de chauffage temporaire a été installé dans le nouvel édifice public.

BUREAUX DES TERRES FÉDÉRALES.

On a augmenté le nombre de lampes électriques dans ces bureaux.

SALLE DES IMMIGRANTS.

Des valves de contrôle ont été posées au système de drainage.

BUREAUX DU SURINTENDANT DU SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

On a fourni dans ces bureaux six lampes tungsten.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Saskatchewan.

BATTLEFORD-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 30 mai 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice. L'édifice mesure 88 pieds par 53 pieds; il est excavé sur toute son étendue par un soubassement, les fondations sont construites en béton de 24 pouces d'épaisseur jusqu'au niveau du sol. Sur ces fondations en béton se continue le mur extérieur en pierre jusqu'au sommet du soubassement. Ensuite les murs sont en brique jusqu'au toit, lequel est couvert en tôle galvanisée dans la partie en mansarde, tandis que le toit plat est couvert de feutre de goudron et de gravier. A l'angle sud-ouest de l'édifice s'élève une tour pour une horloge à quatre cadrans. Le soubassement est pavé en béton et divisé en plusieurs compartiments pour la fournaise, le combustible, le magasin, la voûte et l'escalier conduisant au rez-de-chaussée. Dans le rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste, la pièce destinée au public, les bureaux de travail, les chambres de toilette, etc. Dans la pièce destinée au public, et le vestibule, les planchers sont en tuiles. Le premier étage contient des chambres disposées pour le bureau de douane et l'entrepôt de vérification. Les cloisons sont construites avec du lattage en bois et plâtré. Le deuxième étage est destiné à installer la résidence du concierge, avec chambre de bain, etc.

L'édifice est chauffé par le système de l'eau chaude, et il est éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par Stephenson, Evans et Fillingham, architectes, Battleford-Nord, Sask.

Entrepreneurs: Smith, Brown & Wilson.

PRINCE-ALBERT.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 6 juin, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice sur la Huitième avenue. Ce manège militaire mesure 243 pieds et 9 pouces de front par 140 pieds et 10 pouces de profondeur; la salle principale mesure 100 pieds par 170 pieds. La partie du soubassement en-dessous de la salle principale n'est pas excavée. Les fondations sont en pierre jusqu'à 4 pieds au-dessus du niveau du sol; les murs au-dessus de ces fondations sont en brique avec des contreforts et des pierres d'ornement. Le toit est construit en deux pentes et couvert de tôle galvanisée posée sur du bois; il est supporté sur des fermes en acier de structure appuyées sur les murs. Le soubassement, à chaque bout de l'édifice, est divisé de manière à contenir deux magasins, la chambre de la fournaise, le compartiment au combustible, à un bout, tandis qu'à l'autre extrémité se trouvent une galerie de tir, un jeu de quilles, une chambre de fournaise, un compartiment au combustible, des chambres d'habillements, des bains d'orage. Dans le rez-de-chaussée, il y a une chambre de cavalerie, des compartiments pour le canon et le fourgon, la batterie, les harnais, les lavabos et les magasins des quartier-maîtres, les salles d'armes, la salle principale d'exercices militaires et les chambres de toilette. Le premier étage comprend la salle de recréation pour les soldats, la salle d'armes de la cavalerie, la salle de musique, un compartiment pour la batterie, un lavabo, la salle des officiers, la chambre des sergents, et le logement du concierge ainsi qu'une galerie donnant sur la salle d'exercices, à chaque bout.

L'édifice est chauffé par un système à l'eau chaude et éclairé par l'électricité .

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Olaf Albrechtson.

Entrepreneurs: Pogott & Healey.

REGINA.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

L'intérieur de l'édifice a été peinturé, vernis, coloré en détrempe, etc. On a fourni 2 chaises de bureau; dans le bureau de l'agent un tapis en linoleum a été posé. Les lavabos ont été réparés ainsi que l'appareil d'éclairage électrique.

Bureau de l'Inspecteur du Gaz et de l'Electricité.—Une armoire pour les documents a été fournie.

Bureau du commis des travaux.—Une armoire pour les documents a été installée.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SALLE DES IMMIGRANTS.

Les enduits en plâtre ont été réparés; les plafonds et les murs ont été peinturés à la détrempe; on a réparé les cabinets d'aisance.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude a été examiné, démonté et réparé. On a fait des réparations dans l'entrée du vestibule; les châssis doubles, etc., ont été réparés.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

ÉDIFICES PUBLICS.

Division des Mandats de poste.—On a construit une nouvelle galerie d'observation, des comptoirs neufs, etc.; des fils électriques ont été posés dans la nouvelle tour de l'horloge, et une horloge a été installée.

Chambres de récréation des commis du bureau de poste.—On a fourni dans le bureau des lettres mortes un lavabo et un filtre de bassin. Des bureaux ont été construits dans le soubassement et le troisième étage pour les inspecteurs des poids et mesures. Un pupitre à dessus plat, une chaise tournante, 3 chaises ordinaires, une armoire à trois sections de casiers pour documents ont été fournis.

Dans la division des magasins du bureau de poste on a installé des tablettes, une chaise et une table, une échelle de sauvetage, des meubles, 4 pupitres à dessus plat, 4 chaises ordinaires et 6 tabourets élevés.

Les boîtes au-dessous des issues pour les lettres et les paquets ont été réparées. On a fourni 2 boîtes à triage dans le bureau des lettres recommandées, une armoire pour les magasins postaux dans le soubassement, une table dans les bureaux des lettres recommandées, une table pour ouvrir les sacs de malle, etc.

Des réparations ont été faites à la couverture en cuivre du toit, aux trucks, au vitrage, aux serrures ,aux ressorts, aux boîtes et aux tiroirs à serrures, aux fils électriques, à la plomberie, à l'appareil de chauffage à l'eau chaude, aux lampes électriques, et à l'ascenseur actionné par l'électricité.

Dans le bureau de la douane, la chambre des analystes a été nettoyée, peinturée, colorée à la détrempe et aménagée; des stores, des lumières électriques, un pupitre à dessus plat et une chaise de bureau ont été fournis. Dans la grande chambre des douanes, on a installé un pupitre à dessus plat, une table avec une tablette pour les livres, 2 chaises de bureau.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a entouré le comptoir d'une cloison neuve.

Bureau de l'inspecteur des statistiques des douanes.—Une armoire à casier pour documents a été fournie.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SASKATOON.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

Résidence du surintendant.—C'est un édifice en brique comprenant deux étages et un attique, construit sur un soubassement en béton, mesurant 38 pieds par 41 pieds sur le plan. Le soubassement contiendra une grande chambre pour les fournaises et le magasin, 2 compartiments à combustible et un réservoir pour recevoir les eaux de pluie. Au rez-de-chaussée il y aura un vestibule, un hall, 4 chambres de logis et un bureau. Au premier étage: 4 chambres de logis, une entrée d'escalier et une chambre de bain. L'attique restera vacant.

Résidence du contremaître.—C'est un édifice en bois comprenant deux étages et un attique, construit sur un soubassement en béton, mesurant 26 pieds par 28 pieds sur le plan. Dans le soubassement on a placé un réservoir à l'eau douce. Au rez-de-chaussée il y a une entrée d'escalier et trois chambres de logis. Le premier étage contient une entrée d'escalier et 4 chambres de logis; l'attique est laissé non fini.

Bâtiment d'empaquetage et boutique.—Ce bâtiment comprend une bâtisse principale à deux étages, de 50 pieds par 24 pieds, consistant en une chambre d'empaquetage au rez-de-chaussée et un magasin au-dessus, et une annexe d'un étage, de 24 pieds par 16 pieds, le tout en bois.

Hangar aux instruments aratoires.—Ce hangar est à un étage, de 54 pieds par 24 pieds; il est construit en bois.

Etable.—C'est un bâtiment en bois à deux étages, de 76 pieds par 32 pieds, ayant 14 stalles au rez-de-chaussée, 2 stalles rentourées, un compartiment aux harnais, etc., et un fenil au-dessus du rez-de-chaussée sur toute la grandeur du bâtiment.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Regina, Sask.

BUREAU DE POSTE.

De nouveaux compartiments à charbon et magasins ont été construits dans le soubassement; des cabinets d'aisance ont été fournis et installés, et l'aménagement intérieur du bureau de poste a été modifié.

Bureau du Revenu de l'Intérieur.—On a fourni et installé un comptoir neuf ainsi que des tablettes.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Regina, Sask

SWIFT-CURRENT.

BUREAU DE POSTE.

Des portes et des fenêtres, des ressorts de contrôle et du vitrage ont été réparés, et des boîtes aux lettres ont été fournies et installées. Dans les fenêtres en arrière de l'édifice on a posé des barres de garde; des cloisons intérieures ont été construites avec des panneaux.

Bureau des terres Fédérales.—Deux pupitres élevés ont été fournis.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Regina, Sask.

UNITY.

SALLE DES IMMIGRANTS.

On a percé un puits et installé une pompe.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Regina, Sask.

WEYBURN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice décrit dans mon rapport de l'année dernière est actuellement complété.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère. Commis des travaux: Geo. J. G. Jarrett.

Entrepreneurs, Navin Bros.

PROVINCE D'ALBERTA.

CALGARY.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice dont la description a été donnée dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère, et les appareils de chauffage et d'éclairage sont sous le contrôle de la Domestic Engineering Co. de Montréal, P. Q.

Architecte résident: Geo. Dowler. Commis des travaux: W. J. Doherty. Entrepreneurs: Thos. J. McDiarmid Co. de Winnipeg, Man.



Edifice public, Lethbridge, Alta.
19—1915—iii—p. 64.

BÂTIMENT DE L'IMMIGRATION.

Cet édifice décrit dans mon rapport de l'année dernière est actuellement complété. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Martin Lathanwaite. Entrepreneurs: J. McDiarmid Co.

GRAVELLBOURG.

BUREAU DE POSTE.

Des châssis doubles ont été fournis et installés sous la surveillance de W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

LETHBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours d'exécution.

Le style d'architecture adopté est une variété simple de la Renaissance Anglaise. Les plans ont été préparés par le ministère.

Architectes résidents: Charles Raley et E. E. Carrer.

Entrepreneurs: Navin Bros.

MEDECINE HAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni dans cet édifice un cabinet à clef.

Surveillance de l'ouvrage: W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

STRATHCONA.

ARSENAL.

Le 26 juin, un contrat a été adjugé pour l'érection de cet édifice. Le site est un emplacement de 218 pieds de front sur l'avenue Griesbach, et de 70 pieds de profondeur sur la rue Railway Ouest. Cet édifice mesure 88 pieds par 51 pieds, et consiste en deux étages et un soubassement. Le toit est plat et couvert avec du feutre, du goudron et du gravier. Les murs des fondations sont en pierre avec un massif en brique, et les autres murs sont en brique avec des ornementations en pierre et un couronnement en pierre tout autour de l'édifice. Dans le soubassement il y a une galerie de tir, un jeu de quilles, des magasins de mobilisation, une chambre de fournaise, des lavabos, les magasins du concierge et un passage avec un escalier conduisant au rez-de-chaussée. Sur le rez-de-chaussée se trouve la salle de réunion ,la salle de cavalerie, les magasins aux harnais, les chambres des officiers commandants, la salle d'armes de l'infanterie (munie de râteliers pour les fusils, etc.) les magasins du quartier-maître de l'infanterie, les magasins des ingénieurs et des harnais. Au premier étage il y a les salles de réunion des officiers, la salle de réunion des sergents, une chambre de réserve, la chambre des officiers commandants de l'infanterie, la chambre du commandant des ingénieurs, une chambre de réserve, la salle de lecture et 4 chambres avec salle d'entrée et une chambre de bain pour le logement du concierge. Les murs intérieurs sont tous en brique, finis avec du lattage et du plâtrage. Les planchers des salles de réunion et de lecture sont supportés par des poutres de

manière à éliminer les colonnes, et ces deux salles sont pourvues d'un dado en bois sur tout leur pourtour. Le chauffage de l'édifice est à l'eau chaude, et l'éclairage est par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Wm. Dietz.

Entrepreneurs: The Brown Construction Co., de Winnipeg, Man.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 18 juin 1911, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice. Il est situé à l'angle nord-est de la Première Rue ouest et de l'avenue Whyte, sur un emplacement de 66 pieds par 100 pieds. L'édifice mesure 100 pieds de front par 56 pieds de profondeur.

Dans le soubassement les empattements de fondation pour les piliers en briques, les murs de la voûte des compartiments au combustible et les planchers sont en béton. Les murs extérieurs sont en pierre et en brique; le mur d'en arrière est tout en brique. Du soubassement un escalier conduit au rez-de-chaussée où les plans indiquent le bureau de poste, les bureaux des employés du bureau de poste, la pièce destinée au public qui est entourée d'un dados en ciment de Keene. Les bureaux de l'entrepôt de vérification et des poids et mesures sont situés dans une allonge d'un étage ayant un toit plat couvert de feutre, de goudron et de gravier. Les portes et les fenêtres d'en arrière sont pourvues de barres de garde en fer au niveau du rez-de-chaussée. Une tour avec une horloge à quatre cadrans est érigée sur l'angle de la Première Rue et de la rue Whyte. Au premier étage se trouvent la grande chambre des douanes, le bureau du percepteur de Revenu de l'Intérieur, la grande chambre et deux bureaux de douane, des corridors, des lavabos et une voûte. Toutes ces chambres ont des murs et des plafonds plâtrés, etc. etc., et des planchers en bois. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Les plans, &c, ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: D. F. Murphy.

Entrepreneur: M. A. Pigott.

WETASKIWIN.

EDIFICE PUBLIC.

Le 15 août 1911, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur la rue Pearse. L'édifice mesure 44 pieds et 6 pouces de front par 50 pieds et 6 pouces de profondeur. Les fondations sont en béton posé sur des empattements en béton; les colonnes d'acier sont aussi enclavées dans des empattements de béton. Les murs extérieurs, audessus du soubassement sont en brique avec des ornementations en pierre, des cordons en pierre et un couronnement de pierre. A l'intérieur, la construction consiste en poutres d'acier, colonnes d'acier et des soliveaux de bois; les murs sont lattés et plâtrés. Dans le soubassement le plancher est en béton, et en tuiles dans les chambres de toilette. Il y a une chambre de magasin et un passage avec un escalier conduisant ou rez-de-chaussée. Dans le rez-de-chaussée, les planchers des chambres de toilette, du vestibule et de la pièce destinée au public, sont en béton et en terraza. Dans les bureaux des employés les planchers sont en bois. Il y a deux entrées en avant de cet étage. Le premier étage est divisé en deux bureaux, il y a aussi une salle publique et les appartements du concierge . Les murs et les plafonds sont plâtrés. Le toit de l'édifice est plat et couvert avec du feutre, du goudron et du gravier.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Benjamin Miller.

Entrepreneurs: The Brown Construction Co.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni un coffre-fort au ministère de la Douane.
Wm Henderson, architect résident, Victoria.

CHILLIWACK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni une horloge au ministère des Postes; une natte en coco, des stores, des tabourets, des plaques avec inscriptions dans la banque d'épargnes du Dominion. Des boîtes à lettres ont été fournies et posées dans le bureau de poste; les allées et la cour ont été couvertes de gravier. On a réparé la plomberie et fourni une armoire à documents au maître de poste.

COMOX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un réservoir d'une capacité de cent gallons à été fourni et installé, avec une pompe et des tuyaux de raccordement. Un puits a été creusé et les parois ont été construites avec du béton. La chaudière a été enlevée du soubassement et installée au rez-de-chaussée, où elle a été mise en connexion avec les tuyaux accessoires. On a posé des plaques de fer en dessous des colonnes. Les gouttières ont été nettoyées, des lampes d'angle ont été fournies, un drain et un réservoir septique ont été complétés; des gradins ont été construits près de la boîte aux lettres; des stores ont été fournis et posés aux fenêtres; on a aménagé un bureau temporaire. Un drain a été construit le long du mur et en dessous du plancher du soubassement, et aussi vis-à-vis du bureau de poste. On a posé un plancher en ciment dans le soubassement; une natte a été fournie; en arrière de l'édifice on a construit un drain. Dans le bureau de poste des lampes et des vitres ont été fournies et posées, ainsi que des stores.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

COURTENAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le terrain a été déblayé.
Wm. Hendreson, architecte résident, Victoria.

CRANBROOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une horloge a été fournie et installée dans la tour. L'entreprise a été complétée et on a érigé une clôture d'ornement en pierre et en fer. Un tapis en linoleum, un

pupitre, des chaises, etc., ont été fournis au ministère du Revenu de l'Intérieur. Des châssis doubles ont été fournis et placés. Un pupitre avec armoire en dessous ont été fournis. On a fourni et installé des meubles, ainsi que des plaques d'angle. Des fils électriques ont été posés, et une horloge a été fournie et installée. L'appareil de chauffage et la plomberie ont été réparés; 6 ressorts d'arrêt et de contrôle ont été posés aux portes. On a nettoyé et bronzé des tuyaux; un pupitre avec armoire en dessous a été fourni; on a fait divers ouvrages de menuiserie pour réparations, des tables, etc. On a posé des fils électriques et fourni des lampes électriques; on a réparé le plancher endommagé par le feu.

Un parapet en pierre surmonté d'une clôture d'ornement en fer a été construit le long des rues Baker et Morbury. Dans la ruelle et en arrière, on a érigé une clôture de bois, le tout complet.

CUMBERLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un ressort neuf et une vitre ont été posés à la porte. On a réparé la plomberie. Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

DAWSON.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR.

Des meubles, des tapis, des rideaux, des cadres et peintures, etc., ont été fournis. Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

DUNCAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 12 août 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice situé sur un emplacement de 120 pieds carrés, à l'angle des rues Craig et Kenneth.

L'édifice mesure 65 pieds et 5 pouces par 65 pieds et 9 pouces. Le corps principal de l'édifice a trois étages et un soubassement. La fondation est en pierre et les empattements en béton; sous les colonnes les empattements sont aussi en béton. Les murs extérieurs sont en brique avec ornements en pierre. Une tour avec une horloge à quatre cadrans s'élève à l'encoignure des rues Craig et Kenneth. La corniche autour du toit est en tôle galvanisée; le toit est en pente et couvert en ardoise. La construction intérieure comprend des poutres et des colonnes d'acier, des planchers en bois, des murs et des plafonds lattés en bois et plâtrés. Dans le soubassement il y a les compartiments au charbon, deux voûtes, une chambre de fournaise et un magasin. Les plans du rez-de-chaussée indiquent un bureau de poste, un bureau des employés du bureau de poste, une voûte. Il y a aussi dans cet étage le bureau de l'agence des Sauvages, le bureau des commis, et la salle d'attente pour les Sauvages. Au premier étage se trouvent sept chambres et un corridor et des chambres de toilette pour les dames. Dans le deuxième étage, il y a le logement du concierge, comprenant six chambres, une chambre de bain, une chambre de toilette, une entrée d'escalier, etc.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le Ministère.

Commis des travaux: H. G. Savage.

Entrepreneurs: Bourke, Macdonald et Moncrieff.

L'entreprise de cet édifice est complétée.

FERNIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements dans l'entrée du vestibule public; et les boîtes aux lettres dans les rues ont été peinturées.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

GRAND FORKS.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'entreprise de cet édifice a été complétée. On a fini la tour de l'horloge; des trottoirs en ciment ont été construits. Les vieilles boîtes à lettres ont été remplacées par des neuves, et le radiateur de la pièce destinée au public a été changé de dimension. On a fourni des meubles dans les bureaux de la douane, des chaises et des tables ont été installées; le coffre-fort a été transporté de la gare au bureau de poste.

La construction de cet édifice est définitivement parachevée.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère. Commis des travaux: Geo. D. Clark.

Entrepreneur: B. LeQuine.

Les travaux ont été surveillés par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

KAMLOOPS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes à serrure ont été réparées; les marches d'en avant, le plancher et les fils électriques ont été aussi réparés. On a fourni un tabouret dans le bureau de l'inspecteur de la division forestière; dans le bureau du maître de poste un évantail de ventilation a été installé.

Surveillance de l'ouvrage par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

LADYSMITH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit et installé un râtelier pour les sacs aux lettres, et la plomberie a été réparée.

Surveillance de l'ouvrage par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

GREENWOOD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 29 août 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur un emplacement de 115 pieds par 75 pieds, à l'angle des rues Government et Greenwood. L'édifice mesure 42 pieds par 65 pieds; il a deux étages et un soubassement. Les fondations sont en pierre avec des empattements en béton, et le plancher du soubassement est en béton. A cause de la pente du terrain on a construit un mur de soutènement en béton sur des empattements en pierre. Les murs extérieurs de l'édifice sont appuyés sur des fondations en pierre; ils sont en briques avec des ornements en pierre. Le toit est construit une partie en mansarde et une partie

en toit plat. La partie en pente est couverte en tôle galvanisée et le toit plat est couvert en feutre, goudron et gravier. A l'angle des rues Government et Greenwood il y a une tour avec une horloge à deux cadrans. Les colonnes d'acier, dans le soubassement et le rez-de-chaussée, sont encaissées dans du béton. Dans le soubassement le plancher est en béton, et cet étage contient la chambre de la fournaise, le compartiment au charbon, 8 chambres de magasin pour les douanes. Au rez-de-chaussée les planchers sont en béton et tuiles dans la pièce destinée au public, les corridors, les passages, les vestibules, les chambres de toilette, etc. Dans les bureaux des employés du bureau de poste, les planchers sont en bois, et il y a des dados en ciment.

A l'entrée des malles et dans l'entrepôt de vérification, il y a un dado en bois. Les colonnes, les corniches, les murs et les plafonds sont plâtrés. L'édifice a deux entrées sur la rue Greenwood ,et une sur la rue Government. Au premier étage, il y a les bureaux du revenu de l'intérieur, la grande chambre des douanes, le bureau du percepteur des douanes, un corridor, les chambres de toilette et le logement du concierge. Une partie de cet étage est éclairée par une lanterne du toit. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: F. W. McLaine.

Entrepreneurs: John Burns & Son.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les fils électriques, installé l'horloge de la tour, réparé la boiserie, posé des plaques de métal avec inscriptions dans la banque d'épargnes du Dominion, peinturé le mât du pavillon, enlevé les vieilles boîtes à lettres dans la rue et installé de nouvelles boîtes, fourni les ferrures nécessaires à l'horloge de la tour, etc. Le trottoir en ciment a été réparé, une nouvelle rigole en ciment a été construite; on a réparé l'appareil de chauffage, la menuiserie dans le bureau de télégraphe, le bureau de poste et le bureau des pêcheries. Des tables ont été fournies, ainsi qu'un râtelier pour les colis en douane; une boîte pour les timbres et la monnaie a été fournie au bureau de poste.

NELSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'allonge de cet édifice est complétée. Trois poteaux de lampe ornementés ont été installés. Des tablettes ont été construites dans le soubassement et les appartements du concierge. La boiserie a été réparée. On a aussi réparé et peinturé les boîtes à lettres de la rue. Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage et à la plomberie, aux portiques et dans les bureaux de la douane.

Surveillance des travaux par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux des additions sont en voie de progrès. On a fourni dans cet édifice un rouleau pour les serviettes; la plomberie a été réparée. Dans le bureau du comptable un pupitre à dessus cylindrique a été fourni et les fils électriques ont été réparés. Dans le bureau de douane une armoire métallique pour les liasses de documents a été installée; dans le bureau de l'ingénieur on a fourni 25 petites armoires à clefs, des abat-jour. Dans le bureau du comptable on a fait des changements et des additions.

Des tabourets, des chaises, des paniers à déchet ont été fournis dans le bureau de poste. Les boîtes à clefs ont été réparés, le mât du pavillon a été peinturé. On a nettoyé les tapis dans les bureaux de l'ingénieur de district et du comptable. Dans la division des colis postaux on a fait des changements.

ÉDIFICE DES PÊCHERIES DES SAUVAGES.

Le mât du pavillon a été peinturé; dans les bureaux des pêcheries on a fourni un pupitre; un nouveau réservoir a été placé dans les cabinets d'aisance. La porte de cour et un châssis ont été réparés; on a aussi réparé l'horloge et la plomberie.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

OCEAN-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un coffre-fort a été fourni dans le bureau des douanes.

Surveillance par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

PRINCE-RUPERT.

HÔPITAL DE LA QUARANTAINE.

Le 9 mars 1911, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice qui mesure 69 pieds par 60 pieds. Cet hôpital a deux étages et un soubassement. Les fondations et les empattements sont en béton. Dans le soubassement il y deux murs de séparation, et le plancher est en béton. La construction extérieure est en bois. Dans le rez-de-chaussée il y a deux salles pour les malades, l'une ayant 6 lits et l'autre 4 lits, une chambre pour la garde-malade, une salle d'opération, une chambre de résidence, un garde-manger, une cuisine, etc. A l'étage supérieur, il y a 3 chambres à coucher, un lavabo, une chambre de bain, une garde-robe et un palier. L'édifice est éclairé par l'électricité. Tous les accessoires de plomberie et un système de ventilation ont été installés.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: P. Lorinzen.

Entrepreneurs: Anderson et McKinnon.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Des réservoirs pour désinfecter ont été fournis à la station de la quarantaine.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

REVELSTOKE

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes aux lettres dans la rue ont été peinturées; des chaises, un pupitre, un tapis, etc., ont été fournis pour le bureau de l'ingénieur.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ROSSLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plancher dans le vestibule public a été enlevé et a été préparé pour y poser des tuiles, et le tout a été fini en tuiles. Une horloge a été réparée, et des vitres ont été

posées aux châssis. Les fils électriques ont été réparés. On a peinturé et réparé les boîtes aux lettres dans la rue. Le toit et la plomberie ont été réparés. On a fourni des clefs pour les boîtes dans le bureau de poste. On a posé des fils pour établir la connexion du compteur électrique.

Le plancher du vestibule public dans cet édifice a été enlevé, et remplacé par du béton et des tuiles. On a fait d'autres dispositions dans la cloison et l'aménagement intérieur.

Les travaux ont été surveillés par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

TELEGRAPH-CREEK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un pupitre à dessus plat et une chaise de bureau ont été fournis au ministère des douanes.

Surveillant: Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

UNION-BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 15 août 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice qui mesure 24 pieds par 36 pieds. L'édifice est en bois avec un soubassement en béton; les fondations sont en béton ainsi que les murs de séparation dans le soubassement avec les empattements et les bases des poteaux de support en fer à l'intérieur. Le toit est couvert en bardeaux de bois. Dans le soubassement se trouvent un magasin pour les douanes, une chambre de fournaise, un compartiment au combustible et un escalier conduisant au rez-de-chaussée qui contient le bureau de poste, la pièce destinée au public, etc. Au premier étage, il y a trois chambres pour les douanes, un bureau de télégraphe et la résidence du concierge. Dans l'attique il y a deux chambres et l'entrée de l'escalier.

Les plans, etc., ont été préparés et l'ouvrage suveillé par Wm Henderson, architecte, Victoria, C.-B.

Commis des travaux: E. E. McGregor.

Entrepreneur: John Hammond.

VANCOUVER.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est actuellement complété.

ÉDIFICE DES IMMIGRANTS.

Le 10 février 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur le devant du havre, au bord de l'eau. Pour obtenir une fondation solide et sûre, on a enfoncé des pilotis en béton armé jusqu'au tuf, et sur le dessus des pilotis on a jeté du béton jusqu'au niveau du sol, et pardessus ce béton on a construit des murs en pierre jusqu'au sommet du soubassement. Les murs extérieurs au-dessus du soubassement sont en brique et le toit est couvert de bardeaux d'asbeste avec des faîtes et des arêtes en cuivre. Les colonnes d'acier ont des empattements en béton armé, et les charpentes intérieures sont en acier avec des murs et des planchers en béton. Dans le soubassement il y a les chambres des machines et du transformateur, le compartiment pour le bagage, la cuisine des Chinois, la cuisine des blancs, la chambre des

fournaises, le compartiment au charbon, la chambre de fumigation, la chambre des stérilisateurs, un corridor, un hall, des cuisiniers chinois, une buanderie, des poêles de cuisine. Dans le premier étage il y a une salle de réception, des chambres de toilette pour les hommes et les femmes, des chambres d'examens médicaux, un bureau de médecin, une chambre pour examen privé. 4 salles d'attente, 2 chambres d'inspecteurs, un bureau de l'inspecteur en chef, une chambre de gardes, un bureau de sténographe, une voûte, un bureau pour les documents et des corridors. Les chambres de toilette, les corridors, la voûte ont des planchers en terraza, tous les autres planchers sont finis en merisier. Au deuxième étage se trouvent le dortoir des hommes chinois, la salle de récréation des hommes chinois. Le dortoir des femmes chinoises, la salle de récréation des femmes chinoises, la salle des déportés, la salle à dîner des blancs, la salle de récréation des femmes blanches, la salle de récréation des hommes blancs, 2 chambres de réserve, des chambres pour les cas imprévus, des chambres de quittance, plusieurs chambres de toilette et des corridors. Dans les corridors les planchers sont en composition de ciment d'asbeste, dans les chambres de toilette ils sont en terraza, et dans toutes les autres chambres ou salles les planchers sont en merisier. Au troisième étage, il y a le dortoir des hommes, des salles à dîner et de récréation, des chambres de toilette, un bain, des urinoirs et des bassins de toilette, un bureau de sténographe, le tout pour les hommes. Il y a aussi des salles à dîner et de récréation, un dortoir, des chambres de toilette, un bain, des urinoirs et des bassin de toilette, un bureau de sténographe, le tout pour les femmes. Il y a de plus une salle de détention privée, un bureau pour documents, une voûte, 2 chambres d'inspecteurs, une chambre pour l'inspecteur en chef, 2 salles de récréation, une chambre pour les hommes malades, une chambre des femmes malades, la chambre de la matrone. Dans les corridors, la chambre de réception, les chambres de toilette, les planchers sont en ciment d'asbeste; dans toutes les autres chambres les planchers sont en merisier. Dans l'étage supérieur, qui ne comprend que le centre de l'édifice, il y a 3 chambres qui ne sont pas destinées à aucune occupation particulière, une salle de ventilation, un éventail, un réchaud avec des conduits de ventilation et une entrée d'escalier; tous les murs et les plafonds sont finis en plâtre. Un ascenseur est installé près de l'entrée principale et sert pour tous les étages. Un escalier en fer tourne autour de l'ascenseur depuis le soubassement jusqu'à l'étage supérieur. Cet escalier est séparé de l'ascenseur par un grillage, et tous les paliers de l'escalier sont en terraza. L'édifice est chauffé partout par un système à l'eau chaude; il est éclairé par l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par E. E. Blackmore, architecte résident.

Entrepreneurs: Snider Bros et Brethour.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le système électrique, la plomberie et l'ascenseur. Dans la fournaise on a fourni et installé de nouvelles sections. La maçonnerie de l'édifice a été jointoyée et pointée. On a posé des plaques métalliques aux côtés des portes pour protéger le plâtrage du vestibule de l'ascenseur. Des ouvrages de menuiserie ont été faits pour des réparations générales. Les tuyaux ont été ouverts et nettoyés ainsi que les égouts. On a installé un incinérateur. Des barres de garde ont été placées près des ascenseurs. On a fourni des escabeaux, des tabourets, etc., une garde-robe à 6 sections pour chapeaux et habits ont été fournis. Des changements ont été faits dans les tuyaux de plomberie. On a réparé le peinturage. Il a été fourni 70 vitres; le mât du pavillon a été peinturé ainsi que les portes. On a pointé la maçonnerie et appliqué une couche hydrofuge. Les radiateurs ont été pourvus de protecteurs en tôle galvanisée. Les lanternes du toit ont été réparées. Dans la chambre des archives des douanes et le bureau de l'inspecteur des postes, les châssis ont été réparés et replacés. Des ressorts ont été posés aux portes de la chambre des archives des douanes. Un appareil de fumigation a été fourni et installé au quai. Des tuyaux de plomberie et des articles d'aménage-

ment ont été enlevés de la station sous postales; le trottoir a été réparé. On a posé des cadres et des châssis avec des ventilateurs au-dessus du bureau des timbres. Un grillage a été placé pour fermer l'espace au-dessus de la rampe dans le vestibule du bureau de poste. Des réparations ont été faites à la porte et au cadre d'entrée du monte-charge. Des ressorts neufs et des taquets ont été posés aux portes. Le plancher du vestibule a été réparé; on a renouvelé les pentures à ressort des portes du vestibule et mis des vitres neuves; 3 vitres ont été posées dans le bureau de poste principal.

Une fenêtre a été enlevée et remplacée par une porte avec des marches à l'intérieur. Un comptoir a été coupé pour installer dans cette chambre la division des colis postaux On a fourni et posé des tablettes, des portes à coulisse, etc., pour les colis postaux, ainsi qu'une cloison de comptoir, des tables et des chaises une glissoire au soubassement, quatre lampes à appliques sur la tablette. Dans le bureau on a posé des fils et lampes électriques, etc. Des boîtes à serrures et une armoire montante, des boîtes à monnaie ont été fournies pour le bureau des mandats de postes. On a installé un commutateur à la machine à timbrer, réparé les boîtes dans le bureau de poste, ainsi qu'un truck. La boiserie en général a été réparée. Dans le bureau de l'inspecteur des postes on a installé un coffre-fort et fait des réparations. Un moustiquaire a été posé dans la fenêtre de l'atelier dans le soubassement. Un monte-charge électrique a été installé; le guichet de la distribution générale a été réparé; des plaques métalliques avec inscriptions ont été fixées dans le bureau des timbres et des mandats de poste. Dans le magasin du service des malles par chemin de fer on a posé des tablettes. On a prolongé le mur et fait un plafond dans le bureau des timbres. Un couvercle a été posé sur les boîtes où sont jetées les lettres, et dans les vestibules des boîtes pour recevoir les lettres ont été placées. Dans les cabinets d'aisance, on a renouvelé les pentures de la porte et posé un siège neuf, les stores de la fenêtre ont été renouvelés. Dans la chambre où se fait le triage des lettres au soubassement le plancher a été réparé et un verrou a été posé aux portes à deux battants du vestibule, les gouttières ont été nettoyées. Des inscriptions sur des plaques de cuivre ont été fixées sur les ouvertures où l'on jette les lettres. L'horloge a été réparée dans le bureau de l'inspecteur des postes. Une glace dépolie a été posée dans le bureau des timbres. On a peinturé cinq trucks à transporter les malles. Quatre rateliers pour les sacs de malle ont été fournis. Dans le bureau des lettres recommandées des tables et des boîtes ont été installées, ainsi qu'un support pour les casiers aux lettres. Une armoire à papeterie a été placée dans le bureau du comptable, ainsi qu'une plaque métallique avec inscription et neuf casiers en acier de A à L. Une galerie avec escalier a été construite, et un tapis a été réparé dans le bureau du sous-maître de poste. Les cloches d'appel et les lampes électriques ont été réparées dans le bureau du maître de poste. Un truck a été réparé. Des tablettes ont été posées pour les colis postaux. Une série de casiers a été installée dans le bureau des lettres recommandées. Dans le bureau de l'inspecteur des postes on a fourni un pupitre à dessus cylindrique. Des boîtes ont été transportées des édifices louées au bureau de poste général au temps de Noël. On a fourni une chaise, une table et un pupitre dans le bureau de l'inspecteur des postes; 21 boîtes à colis ainsi que des tables ont été faites et installées à la station postale. Des cloisons ont été réparées dans le bureau des lettres recommandées. On a fourni une table en chêne avec dessus en liège pour les colis; des cloches d'appel ont été renouvelées. Un bureau a été aménagé; un pupitre à dessus cylindrique, des chaises, une armoire pour les mandats de poste ont été fournis. Dans le bureau des bons de poste et des mandats de poste on a fourni un pupitre; une armoire à casiers en métal a été installée dans le bureau du surintendant du service des malles par chemin de fer; des boîtes pour les lettres recommandées ont été fournies.

Des auvents ont été fixées aux fenêtres de la grande chambre des douanes; un ratelier pour liasse de documents a été fourni et installé dans la chambre des archives de la douane; une cage en fil métalliques a été posée sur le comptoir du caissier dans la grande chambre. On a installé un radiateur dans le bureau du percepteur des douanes; un comptoir avec des casiers ont été construits dans le bureau du gardien

des marchandises en douane. Dans la chambre des archives, les meubles ont été enlevés pour construire un comptoir et replacés ensuite. On a fourni des gardes-robes à 3 sections pour chapeaux et habits. Une série de casiers a été installée dans la grande chambre; les cloisons ont été enlevées à l'extrémité de cette même chambre et remplacées par une arche; les supports, les lumières électriques et les radiateurs ont été disposés autrement; 2 séries de casiers ont été fournies et des ouvertures ont été pratiquées dans la cloison du comptoir pour y placer des guichets avec grilles en cuivre; la cage métallique sur le comptoir du caissier a été agrandie, et l'on a fait dans la cloison cinq guichets. On a rempli l'espace au-dessus de l'armoire à casiers métalliques dans la grande chambre. Une armoire métallique avec casiers pour documents a été fournie dans le bureau du percepteur de douane.

Un lavabo a été installé, un montant et des anneaux de rideaux ont été fournis au ministère de l'Agriculture.

ÉDIFICE DE L'ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des éviers ont été installés, des tuyaux à gaz, etc. ont été posés dans le bureau des essais. Une table en chêne a été fournie pour le bureau du jaugeur; des tuyaux à gaz ont été posés d'un bout à l'autre de l'édifice. Les tuyaux et leurs accessoires ont été transportés de l'édifice loué à la nouvelle bâtisse, ainsi qu'un porte à coulisse, avec verrous et loquets. On a posé des portes à l'ascenseur, etc., construit dans la chambre du payeur, une cloison avec panneaux au bas et vitre en haut; on a raccordé le tuyau à gaz à la chaudière. Les planchers ont été huilés; un trottoir en ciment a été construit; des stores ont été fixés aux fenêtres; l'appareil de chauffage a été réparé ainsi que la plomberie et l'appareil d'éclairage électrique. Un tableau noir et des plaques métalliques avec inscriptions ont été fournis. Des plaques métalliques avec inscriptions ont été fixées aux portes. On a fait des changements au treillis métallique, entourant la cage de l'ascenseur au rez-de-chaussée. Des sellettes en fer onnt été posées aux seuils des portes de l'ascenseur; les colonnes ont été entourées d'une enveloppe de protection; l'allée a été construite en madriers; des auvents ont été posés aux fenêtres de l'entrepôt de vérification.

STATION POSTALE "B".

Dans le bureau de la Marine et des Pêcheries, on a coupé des panneaux pour y mettre des vitres, et on a pratiqué une ouverture pour recevoir les lettres. Des panneaux et une ouverture semblables ont été fixés dans le bureau de l'Agriculture. Des tabourets ont été fournis dans le bureau de poste. Des tables et des boites à lettres ont été installées dans le bureau de poste. On a fait 3 ouvertures de portes; des cadres de porte ont été fournis; les murs et les plafonds ont été colorés en détrempe, la boiserie a été vernie de nouveau; un panneau de porte a été coupé et vitré. Des tables, un sofa, des chaises ont été fournis. Un tableau indicateur a été fourni, installé et lettré. Une armoire métallique à casiers pour documents et un pupitre ont été fournis dans le bureau de l'arpenteur hydrographique. On a fourni une armoire dans le bureau du médecin vétérinaire. Des stores ont été posés aux fenêtres, des tablettes, une table à dessin et un tapis en linoleum ont été fournis dans le bureau d'arpentage hydrographiques. Dans le bureau des poids et mesures, on a installé une armoire métallique à casiers pour documents, ainsi qu'un natte; un tapis en liège a été posé dans le bureau du vétérinaire. Des tablettes et une porte à panneaux ont été fournies pour le bureau de l'ingénieur des Travaux Publics. Dans les bureaux d'Arpentage Hydrographique, on a fourni une chaise et un pupitre, remplacé un panneau en bois par une vitre, fourni 28 stores, une table pour la presse aux lettres, réparé la plomberie et les fils électriques. Dans les bureaux des Poids et Mesures on a posé des fils électriques, fait un plancher en béton dans les lavabos, peinturé des inscriptions ou en-

seignes dans les vitrines, construit des cloisons dans les cabinets d'aisance. On a aussi installé 18 lampes électriques au-desssus des tables de triage, 2 lampes dans les lavabos, 8 près du guichet du comptoir et 9 chandeliers; on a posé des garnitures et des lampes dans le bureau de poste.

ÉDIFICE DU VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a réparé les portes, fourni un comptoir et une grille. Dans le bureau des Essais, on a fourni un éventail électrique. Dans le bureau de l'Inspecteur du Gaz et de l'Electricité la plomberie a été réparée, et une armoire métallique à casiers pour documents a été fournie. Les fils électriques ont été réparés, les châssis ont été réparés et remis en place; on a peinturé le mât de pavillon ainsi que la porte du bureau des Essais. La glissoire à charbon a été réparée; on a fourni un câdre pour y fixer le compteur, réparé le plâtrage, peinturé les murs et les plafonds. Une série d'armoires métalliques a été fournie pour le bureau du Vétérinaire. La grille dans le bureau des Essais a été peinturée et les serrures ont été réparées.

BUREAU DES MESSAGERIES, RUE HOWE (LOUÉ).

On a réparé la plomberie, des chaises et des tables, ainsi qu'une garde-robe pour chapeaux et habits, des ressorts de portes et un tuyau de poêle. Après le déménagement au nouvel entrepôt de vérification, on a charroyé les rebuts et déchets; les poêles ont été transportés dans le soubassement du bureau de poste.

BUREAU DU CAPITAINE EDDY, ÉDIFICE "EMPIRE" (LOUÉ).

Un tapis de liège, un pupitre et une chaise à pivot ont été fournis.

BUREAU DE L'AGENT D'IMMIGRATION.

Un pupitre et une chaise, une horloge de bureau et des caisses d'empaquetage ont été fournis.

BUREAU DE L'OFFICIER DES GAGES RAISONNABLES

Un pupitre, une chaise et une armoire métallique à casiers pour documents ont été fournis.

VANCOUVER NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des pièces de fonte pour la fournaise ont été fournies, un trottoir en ciment avec rebords en rigole a été construit. Des vitres neuves ont été posées aux châssis et 6 extincteurs ont été fournis. Une enseigne métallique a été fournie pour le bureau de télégraphe. Un bloc en ciment recouvert en linoleum pour timbrer les lettres a été posé dans le bureau de poste. Les boîtes aux lettres et les réceptacles aux lettres près de la rue ont été peinturés. On a aménagé l'hôtel de ville comme bureau de poste et l'on a fait le déménagement à cette bâtisse. Un tapis en linoleum, une armoire à documents, une chaise et une horloge ont été fournis pour le bureau du maître de poste.

L'ouvrage a été surveillé par Wm. Henderson, architecte résident. Victoria, C.B.

VERNON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des lumières électriques ont été posées pour éclairer l'horloge de la tour. Dans les fenêtres du soubassement on a posé des moustiquaires. La cheminée a été exhaussée de 4 pieds. Un système de chauffage à l'eau chaude a été installé; l'ascenseur a été réparé; on a percé une fenêtre dans l'escalier; un appareil de sauvetage a été installé. Les portes, les châssis ont été réparés et peinturés. La plomberie et les tuyaux des calorifères ont été réparés. Des stores ont été fournis et posés dans les fenêtres; des plaques d'inscription ont été fournies pour l'entrepôt de vérification. Le bureau du percepteur et la grande chambre des douanes ont été installés. On a fourni une horloge ordinaire et installé une grande horloge dans la tour, pour laquelle des lumières électriques ont été posées. Un appareil pour brûler les déchets a été fourni ainsi que des ressorts de porte. On a fait les changements nécessaires pour permettre aux poids de l'horloge de la tour de descendre jusqu'au rez-de-chaussée. Dans le bureau du percepteur de douane on a posé des stores aux fenêtres. Une horloge a été fournie pour le bureau de poste.

La cheminée sur l'édifice a été exhaussée de 4 pieds; le monte-charge a été prolongé jusqu'au plafond de l'attique. On a percé une fenêtre dans l'attique vis-à-vis de l'escalier. Des moustiquaires avec cadres en bois ont été placés dans toutes les fenêtres.

VICTORIA.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 21 janvier 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur un emplacement borné par les rues Bay, Douglas, Field et McBride. L'édifice mesure 188 pieds de front par 7261 pieds de profondeur; il y a 3 étages et une mansarde pour la salle de musique. Les fondations et les empattements des colonnes d'acier sont en béton armé jusqu'au niveau du sol. Le soubassement est excavé seulement dans la partie où se trouvent le gymnase, les deux allées de tir, le réservoir de natation et la chambre des fournaises. Les murs extérieurs et les contre-forts, ainsi que les couronnements des murs sont en béton avec des cordons en pierre, des clefs de mur en pierre, des seuils, des linteaux et des allèges en pierre, et des murs en brique. Au premier étage il y a l'entrée principale, la chambre de l'ordonnance, les chambres de l'O. C. de l'artillerie, de l'adjudant de l'O. C. de l'adjudant de l'infanterie, de l'officier de campagne, les chambres de toilette, 7 salles d'armes, la salle du corps d'ambulance, la salle de réunion, le bureau de l'O. C. D., le bureau du chirurgien, le compartiment du canon de 6 pouces chargeant par la culasse, la salle d'arme du canon de campagne, un atelier de réparation et une salle d'exercices militaires. Au deuxième étage, il y a un vestibule, une alcove, la salle du Mess des officiers de l'infanterie, une chambre de repos, une salle de lecture, la salle d'armes des cadets, la chambre de l'ordonnance des cadets, la chambre de lecture des fantassins, la cantine, la chambre des sergents d'infanterie, la cuisine, la salle du Mess de l'artillerie, la chambre de lecture des sergents, la salle d'armes du corps des pourvoyeurs, la chambre des ordonnances, les magasins aux provisions, la chambre de l'ordonnance du corps des signaux, la cantine, la chambre de lecture des artilleurs. Il y a aussi une large galerie sur trois côtés regardant —sur la salle d'exercices militaires. Au troisième étage, les plans indiquent trois séries de chambres pour le concierge, comprenant quatre chambres à coucher, une salle de résidence, une cuisine et une chambre de bain (dans chaque série). Le quatrième étage est destiné à la salle de la fanfare. La salle d'exercices militaires est couverte avec une charpente d'acier en forme d'arche, supportée sur des blocs de granit. Le toit plat de l'édifice est supporté

sur des poutres d'acier, le toit au-dessus de la salle d'exercices militaires est couvert en tôle galvanisée. Les planchers dans les chambres de bains, les chambres de toilette et la cuisine sont en tuiles de marbre terrazza de 1 pouce d'épaisseur. Les planchers de la salle d'exercices militaires et des trois entrées ont une rigole en béton de 12 pouces, et toute leur surface est couverte d'une poudre d'asphalte breveté Val de Traverse. L'édifice est chauffé par deux chaudières tubulaires à vapeur placées dans le compartiment des fournaises et avec des radiateurs distribués dans tout l'édifice. Les ouvrages de plomberie les plus modernes sont installés dans l'édifice, et l'éclairage se fait au moyen de l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés et l'ouvrage surveillé par W. R. Wilson, Victoria, C. B.

Commis des travaux: Geo. Jeeves.

Entrepreneurs: Parfit Bros.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a démoli une cloison dans le bureau de poste et des réparations générales ont été faites. L'ascenseur a été réparé, on a posé des marches de granit et un portique en pierre à l'entrée. Une porte a été percée, les fils électriques et la plomberie ont été réparés; des lustres à plusieurs lumières ont été installés; le plancher du bureau de poste a été réparé. On a ajouté des sections neuves dans la fournaise, construit une cloison en chêne dans le vestibule public. Le mât de pavillon a été peinturé ainsi que les échelles de sauvetage. On a aussi peinturé la rampe en fer sur le mur de parapet et la porte d'entrée dans la cour. Le drain a été nettoyé, des barres de garde ont été posées autour de l'ascenseur. Un ascenseur neuf a été installé. Des piliers de pierre ont été démolis et remplacés par des piliers d'acier. On a vitré deux châssis et fourni les vitres. Le bureau de l'acheteur a été peinturé et nettoyé; on a réparé l'appareil de chauffage; une bibliothèque par section a été fournie. On a fourni et installé un appareil de fumigation au quai.

De petites armoires d'acier à serrures ont été fournies dans le bureau de poste, ainsi que des stores pour les fenêtres, de l'huile pour la machine à timbrer, une chaise de bureau et un casier pour le bureau de l'inspecteur des postes. Les boîtes à lettres ont été réparées; des petites armoires d'acier avec serrures ont été fournies pour le bureau de poste, ainsi que des stores pour les fenêtres, de l'huile pour la machine à timbrer, une chaise de bureau et un casier pour le bureau de l'inspecteur des postes. Les boîtes à lettres ont été réparées; des petites armoires d'acier avec serrures ont été fournies pour le bureau de poste, et des vitres ont été posées aux boites du bureau de poste. On a installé des lampes électriques dans le bureau du maître de poste. Une plaque en cuivre a été posée sur le recepteur des lettres, et des tabourets ont été fournis dans le bureau de poste. Un coffre-fort d'acier a été fourni pour les lettres recommandées, ainsi qu'un panier en fils métalliques. Dans le bureau du triage, on a posé un tapis en linoleum, fourni des trucks et 6 tabourets; un pupitre à dessus cylindrique et une chaise ont été fournis dans le bureau des lettres mortes. Dans le bureau du maître de poste, on a fourni une chaise tournante, une natte, un tapis en linoleum, des chaises, une table; dans le bureau de poste, on a fourni un pupitre avec chaise et des rateliers pour les sacs de malle.

Des tablettes ont été fournies dans l'entrepôt de la douane; on a fourni une lampe électrique pour le commis priseur; un coffre-fort a été réparé, des outils ont été fournis aux employés de douane. On a réparé les cloches d'appel et les fils électriques, et les batteries électriques ont été renouvelées. Dans le bureau du priseur, on a fourni un pupitre avec chaise, un tapis de linoleum, des boîtes et des séries de casiers; dans le bureau du percepteur de douane, il a été fourni une armoire métallique avec casiers à documents, et une lampe a été réparée; on a fourni des tables, un pupître et des chaises pour le bureau de l'inspecteur des douanes.

Dans le bureau de l'Inspecteur de Revenu de l'Intérieur, on a fourni un pupître, des chaises et réparé la plomberie.

Le clavigraphe de l'architecte résident a été réparé ,et une chaîne tournante lui a été fournie. Des meubles ont été fournis dans le bureau de l'acheteur du gouvernement et aussi dans le bureau de l'ingénieur McLachlan, on a fourni des tables, des chaises, des armoires, une table de dessinateur, des tabourets, des armoires métalliques pour documents et cartes. Dans le bureau de l'architecte résident —une armoire en acier a été fournie.

ÉDIFICE DU VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a réparé la plomberie, fait des changements dans le bureau du télégraphe sans fil, et des commissaires des naufrages. Le tuyau d'égoût a été débouché et nettoyé ainsi que le tuyau des cabinets d'aisance. Le mât de pavillon a été peinturé et la cheminée et les tuyaux de poêle ont été nettoyés. Dans le bureau du télégraphe sans fils, on a réparé une grille et fourni un poêle neuf. Une armoire métallique pour les dessins au tracé bleu a été fournie dans le bureau du télégraphe sans fil. Au ministère de la Marine, on a fourni des tuyaux de poêle, une armoire d'acier, des tables, des chaises, un bassin de toilette et un écran.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION TEMPORAIRE (loué).

On a réparé la plomberie, des fils électriques ont été posés et l'on a réparé le circuit de chauffage; on a fourni un poêle à gaz, installé des cloches d'appel avec les fils nécessaires; une table pour timbrer a été fournie dans le bureau du priseur.

HÔPITAL DE DÉTENTION DES IMMIGRANTS.

Les fils électriques ont été réparés, ainsi que des serrures, des portes et des fenêtres; les châssis en fer, la plomberie, une échelle, des serrures et des cloches d'appel ont été réparés. Le mât de pavillon a été peinturé. On a fourni un filtre Jarvis, des comptoirs avec miroirs, des armoires, un tapis de linoleum. La clôture a été réparée, ainsi que des chaises, des tables et des tiroirs.

VIEIL ÉDIFICE DES DOUANES.

On a installé un magasin dans le soubassement; une drisse en acier flexible a été posée au mât de pavillon, etc. Des changements ont été faits à la plomberie. Dans le bureau de l'inspecteur des Sauvages on a posé des fils pour l'éclairage électrique. Un écran a été fourni, le mât de pavillon a été peinturé, une valve d'arrêt a été posée au tuyau du gaz, la cheminée a été nettoyée et les châssis ont été vitrés.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR RESIDENT, ÉDIFICE BELMONT, (LOUÉ).

On a posé une vitre à une porte, etc.

OBSERVATOIRE.

Le 15 août 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur le terrain appelé Gonzales Heights, et construit sur le roc solide. L'édifice mesure 45 pieds et comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et le dôme de l'observatoire. Les murs de fondation, les planchers et le toit sont en béton; un pilier solide en béton, indépendamment de l'autre structure, est construit sur le roc, et sur le pilier est installé le télescope. Dans le soubassement, il y a la chambre du sysmographe, l'atelier de photographie, le compartiment de la fournaise, le corridor, etc. Au

rez-de-chaussée se trouvent la chambre du chronomètre, les chambres des observateurs, la salle principale, une salle de voûte et une chambre pour le transit. Le toit de l'édifice est plat et couvert avec du feutre, du goudron et du gravier. Il y a un mât d'observation en acier auquel sont fixés 4 haubans métalliques. Le système de plomberie et de ventilation est tout à fait moderne, et un appareil de chauffage à l'eau chaude est installé avec des radiateurs dans toutes les chambres; l'édifice est éclairé par l'électricité.

L'édifice a été complété dans le cours de l'exercice financier.

Commis des travaux: Edward Bragg.

Entrepreneur: G. C. Hurrell.

WILLIAM'S HEAD.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Le 7 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour l'érection et l'achèvement d'une " Salle de Récréation ".

Le 7 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour l'érection et l'achèvement d'une " Allonge à l'édifice pour recevoir les passagers de première classe ".

Le 7 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour l'érection et l'achèvement de la résidence de l'intendant.

Tous les travaux ci-dessus mentionnés ont été complétés pendant l'exercice financier.

Trois mâts de pavillon ont été peinturés.

Pendant la quarantaine du Steamers *Monteagle,* des lavabos temporaires ont été installés et raccordés aux égouts, ainsi que des cabinets d'aisance et des bains dans l'édifice des passagers de première classe. Dans le magasin, on a fait des cloisons et des tablettes. Un réfrigérateur a été réparé, des tentes ont été montées, des tables et des bancs ont été installés dans l'édifice des passagers de deuxième classe. On a réparé la plomberie, nettoyer les tuyaux d'égout dans les édifices des passagers Chinois et Japonais de deuxième classe. Deux poêles de cuisine en acier " Nugget " et un poêle de cuisine " Français " ont été fournis. Des cabinets d'aisance ont été installés sur le petit quai, une chaudière et le dessus de la machine ont été réparés. On a peinturé les murs et les plafonds de l'usine du pouvoir, l'intérieur de la bâtisse de fumigation; on a réparé les différents toits de l'usine du pouvoir et des ventilateurs ont été installés. Les appartements des chauffeurs ont été reparés et peinturés. On a construit un garage pour l'automobile du medcin surintendant. Les chambres de résidence du concierge dans l'édifice des passagers de première classe ont été peinturées à l'émail. Deux portiques ont été construits au-dessus des marches de la cave dans l'allonge de l'édifice des passagers de première classe; 10 ventilateurs ont été fournis et installés sur le toit de l'édifice des passagrs de première classe. Des couvertes, des oreillers, des taies d'oreiller, des couvre-pieds, des draps de lit et des matelas ont été fournis; on a exigé de nouveaux poteaux pour les lampes électriques et les fils du téléphone; les vieux fils ont été transférés et les vieux poteaux enlevés.

On a posé un nouveau tableau de distribution pour le service du téléphone. On a remplacé les vieilles lampes à arc par 30 lampes *tungsten* spéciales de 500 watts, installées sur les poteaux ou sur des appliques, et des réflecteurs ont été fournis.

Des clôtures ont été construites autour de la résidence du gardien de l'hôpital des maladies contagieuses, et l'on a réparé la clôture autour des terrains. Dans la résidence de l'assistant-médecin on a fait des changements aux cloisons. Des tablettes, des tiroirs et une table à ouvrage ont été fournis et posés dans l'atelier de l'électricien.

A l'hôpital des malades de la petite vérole une veranda avec plancher en ciment a été construite; les ardoises sont analogues à celles du toit. Dans l'attique de la résidence du médecin on a posé un plancher en bois, fourni une armoire dans une



Edifice public, Moosejaw, Sask.

chambre à coucher. Une bâtisse à réservoir à gasoline de 8 par 8 par 6.6, a été construite et 2 réservoirs à gazoline y ont été installés. Un hangar en bois a été construit près du grand quai. On a peinturé les murs et les plafonds de la résidence de l'ingénieur, de la résidence de l'intendant et dans la buanderie, dans une partie de l'hôpital des maladies contagieuses, dans la résidence de l'électricien, dans l'édifice des bureaux, la salle du club et dans la maison du gardien. L'édifice des bureaux, la résidence du gardien, la résidence de l'ingénieur, la résidence de l'électricien, l'édifice du laboratoire, l'édifice des passagers de première classe, l'édifice des Chinois, l'édifice des Japonais ont tous été lambrissés en brique, construits sur des fondations en béton, les marches d'entrée sont en béton; les toits sont couverts en ardoise. Toute la boiserie a été réparée ou renouvelée là où c'était nécessaire, et partout peinturée. On a posé des solins et des noues aux toits et renouvelé les tuyaux de descente là où c'était nécessaire. Les faîtes du toit ont été couverts en tôle galvanisée posée sur des baguettes de bois. Là où les murs ne sont pas en brique solide dans l'usine du pouvoir, on a enlevé les colombages et on a fait des murs solides. Le toit a été couvert en ardoise et toute la boiserie a été réparée et renouvelée. Tous les solins, les noues, les tuyaux de descente ont été renouvelés là où c'était nécessaire; les faîtes et les crêtes du toit ont été couverts en tôle galvanisée.

Dans l'édifice de l'Assistant-Médecin, toute la boiserie a été réparée et renouvelée selon les nécessités, et le tout a été peinturé. Tous les solins, les noues et les tuyaux de descente ont été renouvelés là où c'était nécessaire, et les faîtes et les crêtes ont été couverts en tôle galvanisée posée sur des rouleaux de bois. Une allonge a été construite à la résidence de l'intendant; les toits ont été couverts en ardoise et tout l'édifice lambrissé en brique; on a fait des changements à la plomberie, des nouvelles fenêtres et portes ont été posées; on a renouvelé le plâtrage, exhaussé la cheminée et posé des grilles neuves dans les foyers. Les boiseries intérieures et extérieures ont été peinturées. On a construit une nouvelle salle d'attente pour les dames. Des murs solides en brique ont été construits et le toit a été couvert en ardoise. A chaque bout on a construit une cheminée avec foyer. Des marches et un trottoir en béton avec un passage couvert ont été construits pour se rendre à la véranda de la bâtisse des bains des passagers de première classe. A l'extrémité de l'édifice on a construit une grande chambre pour des batteries, avec un plancher en béton fini au ciment. On a construit une bâtisse pour l'huile et le soufre, avec murs en brique, toit en ardoise. On a fait une allonge à l'usine du pouvoir pour y installer une chambre d'attente pour les hommes et aussi pour y loger leurs malles et leur bagage. Dans la bâtisse des fournaises on a fait des murs et des piliers en brique et des murs en béton, et un toit en ardoise. Des accumulateurs d'éclairage de 240 ampères, 2 régulateurs pour ces accumulateurs, une batterie de 52 piles à cuirasse en fer oxydé et un tableau de distribution des commutateurs ont été fournis et installés dans le steamer *Madge*, de la quarantaine. On a fourni 6 becs en cuivre s'adaptant à des tuyaux qu'on a raccordés avec le bain de désinfection. La machine du générateur et du moteur électriques a été réparée, le contrôleur de l'arbre en vilebrequin, le pivot à manivelle, les coussinets, les paliers aimantés de l'arbre de couche ont été démontés et réparés. Un entrepôt frigorifique a été construit avec tout l'outillage et l'installation complets. La résidence du médecin surintendant a été peinturée à l'extérieur et à l'intérieur. Les planchers ont été cirés et polis; le plâtrage brisé a été réparé; dans l'attique on a installé une chambre de bain. Des chambres pour les habits avec armoires, chiffonnier et tiroirs ont été installées. Dans le bureau on a posé un bassin de toilette; le portique de la véranda a été réparé et disposé en une serre pour fleurs et plantes.

A l'intérieur de l'édifice des passagers de deuxième classe, on a peinturé les murs et les plafonds, réparé le plâtrage brisé, installé 4 bains en fonte émaillée, 9 cabinets d'aisance, 4 bassins de toilette en porcelaine, trois réchauds et 2 chaudières de fournaise et on a prolongé le tuyau d'égout. On a installé 9 cabines et une chambre de

bain dans chacune des 4 salles pour accommoder le mieux possible, en cas d'une augmentation subite des passagers de deuxième classe; 30 bassins de toilette en porcelaine ont été placés dans l'édifice des passagers de première classe, les tuyaux de renvoi ont été renouvelés; les tuyaux à l'eau ont été disjoints, les bassins actuels enlevés, les tuyaux à l'eau ont été raccordés avec les tuyaux de service principal, et toute la menuiserie a été faite telle que requise. On a fourni un rouleau pour améliorer les allées. Des réparations ont été faites au moteur à gazoline; des chaises, des tables, etc. ont été fournies dans l'édifice des passagers de première classe.

Les travaux ont été surveillés par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C B.

ÉTAT DES BAUX

DES

ÉDIFICES ET TERRAINS OCCUPÉS PAR LE GOUVERNEMENT

ET

PAYÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PAR

J. G. TAYLOR

M. E. L. Horwood,

Architecte en chef, Ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

Monsieur,—Veuillez trouver ci-inclus un état détaillé des édifices et des terrains loués par le ministère des Travaux Publics, ainsi qu'un index alphabétique des noms des bailleurs.

La liste démontre qu'il y a 273 locations, soit une augmentation de 121 sur le nombre indiqué dans mon rapport publié, il y a deux ans. Le montant total payé pour ces 273 loyers atteint le chiffre de $630,195.27 par année. Sur cette somme on paie $47,706.40 de loyer pour des maisons et des terrains situés dans Calgary, $48.720.42 dans Montréal, $367,733.06 dans Ottawa, $8,595 dans Québec, $16,869.96 dans Toronto, $13,765.63 dans Vancouver et $17,637.66 dans Winnipeg.

Bien à vous,

J. G. TAYLOR.

INDEX ALPHABETIQUE DES NOMS DES BAILLEURS.

Chemin de fer Pacifique-Canadien	Kerrobert, Sask.	n° 73
" "	Montréal	95
" "	Nominingue, P.Q.	108
" "	North-Portal, Sask.	111
" "	Vancouver	240
" "	"	241
" "	"	242
" "	Victoria C.-B.	251
" "	Wilkie, Sask.	258
" "	Winnipeg	269
Capital Storage Co., Ltd.	Ottawa	134
Carter, Archibald T.	Orillia, Ont.	114
Carter, Hall, Aldinger Co., Ltd.	Winnipeg	271
Charters, Chas. & John Liggett	Montréal	96
Chatelaine, Alexandre	L'Orignal, Ont.	83
Clark, E. W.	Ottawa	135
Confederation Life Association	Toronto	225
Cooper, C. W.	Winnipeg	270
Coote, John C.	London, Ont.	81
Costello, Mlle E.	Calgary	18
Crépeau, Maxime	Saint-Félix de Valois	200
Cuthbertson, E. H.	Fort-William, Ont.	45
D. & A. Printing and Engraving Co., Limited	Medicine-Hat, Alta.	87
Dauphin, Mme Marie Amanda	Joliette, P.Q.	66
De la Salle, Geo.	Swift-Current, Sask.	222
Delorme, Siméon, succession de	Montréal	97
Dennis Realty Corporation	Halifax, N.-E.	56
" "	"	57
Dickinson, Wm.	North-Battleford, Sask.	110
Dionne, Thomas	Cacouna, P.Q.	12
Dominion Coal Co.	Glace-Bay, C.-B., N.-E.	50
Dominion Fish and Fruit Co., Ltd.	Québec, P.Q.	183
Dominion Trust Co. of Canada	Montréal	98
Dorchester Realties, Ltd.	"	99
" "	"	100
Duford & Charleson	Ottawa	136
Dunlap, Geo. Wm.	Vancouver, C.-B.	244
Eastern Canada Savings and Loan Company	Halifax, N.-E.	58
Entwhistle, village	Entwhistle, Alta.	43
Financier & Arabesque Co., Ltd.	Asbestos, P.Q.	3
Finnie, D. M. & W. D. Morris	Ottawa	137
Fleming, Thomas	"	138
Fletcher, J. & A. S. McLean	Grande-Prairie, Alta.	52
Foret, Gebriel E.	Régina, Sask.	192
Fortier Frères	Annapolis Royal	2
Forster, H. T. W.	Medicine-Hat, Alta.	88
Foy, Geo. J., Ltd.	Toronto, Ont.	226
" "	"	227
Frank, Leonard	Old-Alberni, C.-B.	113
Fraser, Norman St. Clair	Moosejaw, Sask.	105
Garland, John M.	Ottawa	139
Garland, John J.	Portage-la-Prairie	174
Germain, M. M.	Québec, P.Q.	184
Giroux, J. O.	Grouard, Alta.	54
Governor and Company of Adventurers of England	Athabaska-Landing, Alta.	5
Graham, Geo. A. & J. T. Horne	Fort-William, Ont.	46
Grand Trunk Pacific Development Company	Unity, Sask.	237
Grand-Tronc, Cie du	Berlin, Ont.	9
" "	Toronto, Ont.	228
" "	"	229
" "	"	230
" "	Victoriaville, P.Q.	253
Green, Mary Catherine, épouse de T. D. Green	Rocky-Mountain	197
Gougeon, Julie	Montréal	101
"	"	102
Graham Bros.	Ottawa	165
Hamilton, Mme Robert	Vancouver, C.-B.	245
" "	"	246
Hance, Geo. B.	Toronto, Ont.	231
Hanna, J. E.	Ottawa	140
Heintzman Co.	Windsor, Ont.	260
Herchemer Committee of person and Estate	Kingston, Ont.	75
Higginbotham, John David	Lethbridge	79
Hope & Son, James	Ottawa	141

Howell, Samuel, exécuteurs et fidéicommis	Ottawa	nº 142
Huckvale, Walter et Sidney Tom Hooper	Medicine-Hat, Alta	89
Hull & Co., W. R.	Lethbridge, Alta	80
Humboldt Realty Co.	Humboldt, Sask	61
Imperial Bank	Ingersoll, Ont	63
Imperial Canadian Trust Company	Saskatoon, Sask	213
" " "	"	214
Imperial Realty Co., Ltd	Ottawa, Ont	143
Independent Securities Ltd	Kamloops, C.-B	71
Inland Express Co., Ltd	Ashcroft, C.-B	4
Irvine & Co., J. A.	Calgary, Alta	19
"	"	20
"	"	21
Jack, John	Québec, P.Q	185
Jackson, John Gill et Lisgar Clark & O. G. Johns	Cobourg, Ont	35
Jakes, Geo. L.	Merrickvale, Ont	90
Jarman, Frank	Ottawa	144
Johnson, David	St-Stephen, N.-B	211
Johnson, J. A.	Swift-Current, Sask	221
Journal Printing Co., Ltd	Ottawa, Ont	146
" "	"	147
" "	"	148
Kamloops Building Syndicate	Kamloops, C.-B	72
Knights of Columbus Council 1001	Trois-Rivières	223
Labelle, Patrick	Ottawa, Ont	149
Lamb, J. B. & W. A.	"	150
Lachapelle, Euclide	Joliette, P.Q	67
"	"	68
Larochelle, Alfred	Black-Lake, P.Q	10
Laurin, J. P.	Ottawa, Ont	151
Leduc, J. Lionel	Beauharnois	8
Lepine, Magloire	Maisonneuve, P.Q	84
Levasseur, Kathleen	Pincher-Creek, Alta	173
Levesque, Thos. J.	Clair, N.-B	33
Lord Furniture Co.	Ottawa, Ont	152
Lyall, P. & Sons Construction Co., Ltd	Longue-Pointe, P.Q	82
Martin & Co., W. H.	Ottawa, Ont	155
Merryfield, Jos. Edward	Prince-Rupert, C.-B	179
Michaud, Télesphore	Saint-Gabriel de Brandon, P.Q	201
Mills & Son, A. K.	Ottawa, Ont	157
Moisan, Mme P. L.	Saint-Georges de Beauce, P.Q	202
Montréal, cité de	Montréal, P.Q	103
Moore Estate, Christopher	Orillia, Ont	115
Moosejaw, greffier de la ville de	Moosejaw, Sask	106
Morris, William Dowler	Ottawa, Ont	158
Mullin, Alexander	Toronto, Ont	233
Munro, C. B.	Calgary, Alta	22
Murray, Vickers & Moffat	Fort-William, Ont	47
McCall, Mme Cath.	Westmount, P.Q	256
McCartney Bros	Midland, Ont	91
McConnell, Wm.	Landsdowne, Ont	77
McCready, M. S., etc.	Calgary, Alta	23
McDermott, A. J. C.	Victoria, C.-B	252
McDonald, Mme Annie	Calgary, Alta	24
McFarlane, Wm.	Transcona, Man	235
McKenzie & Mann	Gravelbourg, Sask	53
McKenzie, Mann Co., Ltd	Wadena, Sask	255
McKinnon, Dr. Frederick	Ottawa, Ont	153
McMillan, Andrew & Wm. Costain	Toronto, Ont	232
McNeill, E. R. & R. G. Stewart	Ottawa, Ont	154
New Brunswick Telephone Co.	Fairville, N.-B	44
Newton, Frederick Young	Roblin, Man	196
Nichols, Geo. E. E. & M. Edith L. Lynch	Digby, N.-E	37
Northern B. C. Development Co.	Prince-Rupert, C.-B	180
O'Connor & Sibbald	Prince-Albert, Sask	178
Ormsby, A. W.	Edmonton, Alta	40
Osment, Mme L. A.	Indian-Head, Sask	62
O'Sullivan, Patrick	Calgary, Alta	25
Ottawa Building Co.	Ottawa, Ont	159
"	"	160
"	"	161
Ottawa Improvement Co., Ltd	"	162
Ottawa Masonic Temple Ltd	"	156
Ottawa Terminals Railway Co.	"	163

Page, E. J. L. & James R. Sangster	Sherbrooke, P.Q.	n° 218
Paris, Mme O.	Québec, P.Q.	186
Parsons, L. C.	Maple-Creek, Sask.	85
Patterson, J. O.	Grande-Prairie	51
Pearson, Eliza Ann	Ottawa, Ont.	164
Perley, Geo. Halsey	"	165
Pheasey, Geo. & Chas. C. Batson	Edmonton, Alta.	41
Pitts, Herman H.	Fredericton, N.-B.	49
Polly, Thos. J.	Kingston, Ont.	76
Potter, A. E.	Edmonton, Alta.	42
Preville, Mme Joseph	Joliette, P.Q.	69
Quebec Buildings Ltd.	Ottawa, Ont.	166
Quebec Central Railway	Sherbrooke, P.Q.	219
Quebec Railway Light, Heat and Power Company	Québec, P.Q.	187
Rea Co. Ltd, A. E.	Ottawa, Ont.	167
Révillon Frères	Athabaska-Landing, Alta.	6
Rice, Thos. C.	Weymouth, N.-E.	257
Richelieu and Ontario Navigation Co.	Québec, P.Q.	188
" "	"	189
Rideau Club	Ottawa, Ont.	168
Ridgetown, ville de	Ridgetown, Ont.	195
Rivest, Jos. C. L.	Joliette, P.Q.	70
Robinson, Hiram	Ottawa, Ont.	169
Roblin, Sir R. P.	Winnipeg, Man.	272
Rochester, J. L.	Ottawa, Ont.	145
Rosin House Hotel Co.	Toronto, Ont.	234
Rothwell, Benjamin E.	Swan-River, Man.	220
Roy, Ozite	St-Leonard, N.-B.	209
Royal Bank of Canada	Charlottetown, I.-P.-E.	32
" "	Port-Arthur, Ont.	176
Ryan, Geo. B., etc.	Calgary, Alta.	26
Scott, Arthur E.	Québec, P.Q.	190
Sharples, John	Calgary, Alta.	27
Sinclair, Wm., M.D.	Le-Pas, Man.	78
Skinner Ltd., T. J. S.	Calgary, Alta.	28
Slater Estate	Ottawa, Ont.	170
Slater, Robert Nicholas	"	171
Stewart, Wm.	Grouard, Alta.	55
Stroud, W. R.	Ottawa, Ont.	172
Swales, Clara Jane	Hamilton, Ont.	60
Sainte-Anne de Bellevue, municipalité de	Saite-Anne de Bellevue	198
Saint-Eustache, village de	Saint-Eustache, P.Q.	199
Saint-Jean, cité de	Saint-Jean, N.-B.	204
"	"	207
"	"	208
St. John Board of Trade	"	205
Sainte-Rose, village de	Sainte-Rose, P.Q.	210
Thomas, R. C.	Calgary, Alta.	29
"	"	30
"	"	31
Thompson, Chester	Saskatoon, Sask.	215
Trois-Pistoles, municipalité de	Trois-Pistotles, P.Q.	236
Turcotte, J. Baptiste	Saint-Jean de Matha, P.Q.	203
Ulric, J. et J. A. Chaput	Joliette, P.Q.	65
Vancouver, cité de	Vancouver, C.-B.	243
Virden, Man., district scolaire	Virden, Man.	254
Walker, Dr James, succession de	Halifax, N.-E.	59
White, Mlle Margaret	Québec, P.Q.	191
Willoughby, J. H. C. et A. J. E. Sumner	Saskatoon, Sask.	216
Wilson Bros.	"	217
Winnipeg Joint Terminals	Winnipeg, Man.	273
Woon, Jabez	Orillia, Ont.	116
Wylie, D. J.	Maple-Creek, Sask.	86
Y. M. C. A.	Sydney-Nord	112

N° 1.—Alsack, Sask.. .. .. Chambres d'attente du Rond.
Occupées par.. .. .. Ministère de l'immigration.
Bailleur.. .. .. Ville d'Alsack.
Expiration du bail. .. .. .. 1er octobre 1914.
Loyer.. .. .. $15 par mois.

N° 2.—Annapolis Royal, N.-E.. .. .. Deux chambres au rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur, rue Saint-Georges.
Occupées par.. .. .. Inspecteur de la Société d'immigration des enfants britanniques et des agences d'immigration des Provinces maritimes.
Bailleurs.. .. .. Fortier Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er septembre 1915, et renouvelable pour une autre année aux mêmes termes et conditions.
Loyer.. .. .. $15 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes, y compris l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 3.—Asbestos, Qué.. .. ..
Occupé par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Financier and Arabesque Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le bail est expiré le 5 avril 1912; nous sommes actuellement locataires d'année en année.
Loyer.. .. .. $180 par année, dont $105 sont payés par le gouvernement et $75 par le maître de poste.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 4.—Ashcroft, C.-B.. .. .. Chambre d'emmagasinage dans l'édice appartenant à James Haddock, Ashcroft, C.-B.
Occupé comme.. .. .. Chambre d'emmagasinage des malles.
Bailleur.. .. .. Inland Express Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement. C'est une sous-location.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 5.—Athabaska, Alta.. .. .. Un lopin de terrain en face de la rivière Athabaska, de 100 x 150 pieds.
Occupé par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. Le Gouverneur et la compagnie "Adventurers of England" faisant commerce dans la baie d'Hudson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juin 1918.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Les bailleurs ont stipulé qu'on ne ferait pas la coupe du bois.

N° 6.—Athabaska, Alta.. .. .. Espace dans l'entrepôt.
Occupé par.. .. .. L'emmagasinage des malles du bureau de poste.
Bailleurs.. .. .. Révillion Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un mois d'avis.
Loyer.. .. .. $5 par mois.

N° 7.—Battleford.. .. .. Emplacements 41 et 42 au sud la 24me rue, à l'ouest de Central Avenue.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. La ville de Battleford.
Expiration du bail.. .. .. .. 29 avril 1919.

N° 8.—Beauharnois.. .. .. Deux chambres et une chambre de toilette sur le côté de la maison du bailleur, située à l'angle sud-est des rues Ellice et Brown.
Occupé comme.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J. Lionel Leduc.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $350 par année. Le ministère des Travaux publics en paie $225 et le ministère des Postes $125.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'arrosage de la rue, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige.

N° 9.—Berlin, Ont. . . . . Une partie de l'édifice de la gare, ayant une superficie de 138 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le bureau de triage et timbrage des lettres et des objets de correspondance expédiés par la poste à la gare de Berlin, etc.
Bailleur. . . . . Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . . . Annuellement depuis le 1er avril 1914.
Loyer. . . . . $50 par année.
Les bailleurs paient le chauffage et l'éclairage.

N° 10.—Black-Lake, P.Q. . . . . Une partie de la maison appartenant au bailleur, ayant 22 x 26 pieds, sur le côté nord de la rue Notre-Dame.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Alfred Larochelle.
Expiration du bail. . . . . . . 28 décembre 1914.
Loyer. . . . . $300 par année, dont $150 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige du toit.

N° *11*.—Blenheim, Ont. . . . . Une partie de l'édifice du conseil municipal.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . La ville de Blenheim.
Expiration du bail. . . . . . . 1er avril 1915.
Loyer. . . . . $350 par année, dont $200 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 12.—Cacouna, P.Q. . . . .
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Thomas Dionne.
Expiration du bail. . . . . . . 1er juillet 1915.
Loyer. . . . . $100 par année, dont $50 par le gouvernement et $50 par le maître de poste.
Le bailleur paie lés taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 13.—Calgary, Alta. . . . . 6,715 pieds carrés dans l'édifice Blow à 85 centins; aussi appartements au rez-de-chaussée, 660 pieds carrés à 25 centins le pied carré.
Occupé par. . . . . Le commissaire de l'irrigation.
Bailleur. . . . . T. H. Blow—W. R. Blow et Cie, procureurs.
Expiration du bail. . . . . . . 31 mars 1916.
Loyer. . . . . $5,872.75 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'éclairage.

N° 14.—Calgary, Alta. . . . . Quatre chambres dans l'édifice Burner sur la 13me Avenue, et une chambre noire en arrière pour l'entrée des malles, formant 744 pieds carrés au 3me étage de l'édifice situé à l'angle de la 13me Avenue et de la 1re rue ouest.
Occupées par. . . . . La Commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Sutherland Realty Co., Dr P .C. Bruner autorisé de percevoir le loyer.
Expiration du bail. . . . . . . 18 avril 1915.
Loyer. . . . . $100 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage; le locataire paie l'éclairage.

N° 15.—Calgary, Alta. . . . . Chambres 51 à 54, édifice de la Canada Life et la moitié de la voûte.
Occupées par. . . . . Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 1er juin 1914, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer. . . . . $315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

No 16.—Calgary, Alta.. .. .. Chambres 41 à 44 inclusivement dans l'édifice de la Canada Life.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur du bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

No 17.—Calgary, Alta.. .. .. Chambres 55 à 58, édifices de la Canada Life.
Occupées par.. .. .. Le service des malles par chemin de fer.
Bailleur.. .. .. Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $222 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

No 18.—Calgary, Alta.. .. ..
Occupé par.. .. .. Le bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. .. Mlle E. Costello.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

No 19.—Calgary, Alta.. .. .. Au 6me étage de l'édifice Leeson-Lineham (chambres 601 à 613).
Occupé par.. .. .. Bureaux des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 avril 1915, avec option de renouvellement pour 2 ou 3 ans après 3 mois d'avis à la fin de chaque année.
Loyer.. .. .. $300 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et le concierge.

No 20.—Calgary, Alta.. .. .. Chambres 412 et 413 dans l'édifice Leeson-Lineham.
Occupées par.. .. .. Les bureaux des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $40 par mois.

No 21.—Calgary, Alta.. .. .. Chambre 411, édifice Leeson-Lineham.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur des douanes.
Bailleurs.. .. .. J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un avis d'un mois de la part des deux parties.
Loyer.. .. .. $30 par mois.

No 22.—Calgary, Alta.. .. .. Emplacements 16 et 17 et 10 pieds à l'est de l'emplacement 15 (à l'exception du Cottage) dans la division cadastrale 30, section 16, cité de Calgary.
Occupé par.. .. .. Un entrepôt temporaire.
Bailleur.. .. .. C. B. Munro.
Expiration du bail.. .. .. .. 22 février 1915.
Loyer.. .. .. $45 par mois.
Le bailleur paie les taxes.

No 23.—Calgary, Alta.. .. .. Chambres 211 et 220 et la voûte au deuxième étage de l'édifice de la Banque Dominion, à l'angle de la 2me rue, Est, et la 8me avenue.
Occupées par.. .. .. La longue chambre des documents et le bureau du percepteur des douanes.
Bailleurs.. .. .. M. S. McCarthy, J. M. Carson et J. E. MacLeod.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 31 mars 1915.
Loyer.. .. .. $250 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.

Nº 24.—*Calgary, Alta*.. .. .. La moitié est de l'édifice David, rez-de-chaussée, et l'usage de la voûte et des chambres de toilette.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. Mme Annie McDonald.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 janvier 1915.
Loyer.. .. .. $500 par mois.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.

Nº 25.—*Calgary, Alta*.. .. .. Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Sullivan.
Occupé par.. .. .. Les messageries en douane.
Bailleur.. .. .. Patrick Sullivan.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915, avec droit de continuer mensuellement .
Loyer.. .. .. $125 par mois.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.

Nº 26.—*Calgary, Alta*.. .. .. Emplacements 17, 18, 19 et 20 de la division cadastrale 52, section 15, plan "A", de 100 pieds sur la 7me Avenue par 130 pieds sur la 2me rue, côté de l'est.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste, temporairement.
Bailleurs.. .. .. George B. Ryan, Hélène J. Raymond, John Moody, Geo. McAllister, Walter Sharpe, Henry Knight, Malcolm D. Geedes & Herbert T. Sheffield, Geedes & Sheffield, percepteurs du loyer.
Expiration du bail.. .. .. .. 23 octobre 1915.
Loyer.. .. .. $8,700 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

Nº 27.—*Calgary, Alta*.. .. .. Un magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Westminster, 1re rue, du côté est.
Occupé par.. .. .. Les colis postaux en douane.
Bailleur.. .. .. John Sharples.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1915, avec privilège de renouvellement aux mêmes termes en donnant un avis après 9 mois d'occupation le 21 février 1914.
Loyer.. .. .. $125 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le concierge.

Nº 28.—*Calgary, Alta* .. .. Chambres 1 à 6 inclusivement dans l'édifice Armstrong, Calgary.
Occupé par.. .. .. Le surintendant des grains de semence.
Bailleur.. .. .. T. J. S. Skinner, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $85 par mois.

Nº 29.—*Calgary, Alta*.. .. .. Six chambres au deuxième étage du *block* Thomas, nos 7, 8, 9, 10, 11 et 12; 2,053⅝ pieds carrés à 85 centins par pied carré.
Occupées par.. .. .. Serviec topographique.
Bailleur.. .. .. R C. Thomas.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er avril 1915; après, d'un mois à l'autre, le bailleur devant donner un mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $145.45 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et fourni le service de l'ascenseur.

Nº 30.—*Calgary, Alta*.. .. .. Bureau au nº 14, édifice Cadogan, angle de la 8me Avenue et 2me rue.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur du gaz et de l'électricité.
Bailleur.. .. .. R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $35 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

No 31.—Calgary, Alta.. .. .. Chambres 28, 29, 30 et 31, au 2me étage de l'édifice Thomas.
Occupé par.. .. .. La division forestière.
Bailleur.. .. .. R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. .. .. Pour les chambres 28 et 29 le bail expire le 4 avril 1915; pour les chambres 30 et 31 le bail expire le 20 juin 1915.
Loyer.. .. .. $130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et donne l'usage de l'ascenseur.
Le locataire paie le nettoyage.

No 32.—Charlottetown, I.-P.-E.. .. .. Deux chambres dans l'édifice "Royal Bank".
Occupé par.. .. .. Agent de publicité, ministère de l'immigration.
Bailleur.. .. .. Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. .. Pas de bail, nous sommes locataires d'année en année.
Loyer.. .. .. $175 par année.

No 33.—Clair, N.-B.. .. .. Bureau dans la maison du bailleur.
Occupé par.. .. .. L'agent d'immigration.
Bailleur.. .. .. Thos. J. Lévesque.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $10 par mois.

No 34.—Cobalt, Ont .. .. Espace de 60 pieds de front par 33 pieds de profondeur dans l'édifice Royal Exchange, avenue Prospect.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Alexander M. Bilsky.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 janvier 1918.
Loyer.. .. .. $2,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

No 35.—Cobourg, Ont.. .. .. Deux chambres dans la propriété des bailleurs, côté nord de la rue King.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur de l'immigration.
Bailleur.. .. .. John Gill Jackson & Lisgar Clark et O. G. Johns.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1915.
Loyer.. .. .. $170 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

No 36.—Deloraine, Man.. .. ..
Occupé par.. .. .. Le département de l'immigration.
Bailleur.. .. .. H. H. Buxton.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1915.
Loyer.. .. .. $400 par année.

No 37.—Digby, N.-E.. .. .. Privilège de poser un égout dans les terrains du côté est de la rue Water à partir de l'édifice fédéral.
Occupé.. .. .. Tel que ci-dessus mentionné.
Bailleurs.. .. .. Geo. E. E. Nichols et Edith L. Lynch.
Loyer.. .. .. $1 par année.

No 38.—Edmundston, N.-B.. .. .. Une chambre au 1er étage de l'édifice, actuellement occupé par le bailleur, rue Ferry.
Occupé par.. .. .. Par le département de l'immigration pour la chambre d'inspection.
Bailleur.. .. .. Timothée S. Boudreau.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1915.
Loyer.. .. .. $10 par mois.
Le bailleur fournit le chauffage, l'éclairage et l'usage du téléphone.

No 39.—Edmonton, Alta.. .. .. Partie des terrains à la gare du chemin de fer Nord-Canadien.
Occupé par.. .. .. La salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. Canadian Northern Railway.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un mot d'avis de la part des bailleurs ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes et l'eau.

No 40.—Edmonton, Alta.. .. .. Emplacement 23, division cadastrale 2, lot riverain 10, 11 avenue Fraser.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. A. W. Ormsby.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 mai 1916.
Loyer.. .. .. $207 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 41.—*Edmonton, Alta*. . . . . Deux magasins au rez-de-chaussée comprenant une voûte, une chambre d'emmagasinage, un lavabo et un vestiaire, et un espace additionnel dans le soubassement de l'édifice Alexander.
Occupé par. . . . . Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs. . . . . George Pheasey et Charles Colbert Batson.
Expiration du bail. . . . . . . 1er juillet 1918.
Loyer. . . . . $550 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 42.—*Edmonton, Alta*. . . . . Bureau dans l'édifice Potter.
Occupé par. . . . . Bureau des poids et mesures.
Bailleur. . . . . A. E. Potter.
Expiration du bail. . . . . . . 1er août 1915, et ensuite mensuellement.
Loyer. . . . . $420 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, etc.

N° 43.—*Entwistle, Alta* . . . . Emplacements nos 20, 21 et 22 dans la division cadastrale n° 4.
Occupés par. . . . . La salle des immigrés.
Bailleur. . . . . Village d'Entwistle.
Expiration du bail. . . . . . . 12 mars 1919.
Loyer. . . . . $3 par année.
Le locataire paie toutes les taxes et les cotisations.

N° 44.—*Fairville, N.-B*. . . . . Service de l'horloge électrique.
Bailleur. . . . . Compagnie de téléphone N.-B.
Loyer. . . . . $40 par année.

N° 45.—*Fort-William, Ont*. . . . . Chambre n° 214, édifice Cuthbertson, angle nord-ouest de la rue May et de l'avenue Victoria.
Occupé par. . . . . Le bureau du Revenu de l'Intérieur, inspection du gaz et de l'électricité.
Bailleur. . . . . E. H. Cuthbertson.
Expiration du bail. . . . . . . 8 février 1915.
Loyer. . . . . $18 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et le téléphone.

N° 46.—*Fort-William, Ont*. . . . . Parties de la chambre 28 de l'édifice Graham-Horne.
Occupé par. . . . . Le département de l'immigration.
Bailleurs. . . . . G. A. Graham et J. T. Horne.
Expiration du bail. . . . . . . 28 août 1915.
Loyer. . . . . $17 par mois.

N° 47.—*Fort-William, Ont*. . . . . Bureaux des ingénieurs de district.
Bailleurs. . . . . Murray, Vickers et Moffat.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $75 par mois.

N° 48.—*Fredericton, N.-B*. . . . . Magasin et bureaux dans un édifice en brique sur le côté sud Queen.
Occupé par. . . . . Le ministère de l'immigration.
Bailleur. . . . . Mlle Eveleen Byrne.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1915. Une clause spéciale du bail se lit comme suit: "Si le locataire néglige ou refuse, durant une période de trente jours après l'expiration du bail, de nommer et d'appointer une personne compétente et désintéressée, alors le bailleur pourra légalement nommer et appointer trois personnes compétentes et désintéressées pour fixer et déterminer le montant du loyer; la décision de ces personnes ou de deux de ces personnes sera obligatoire, et les bailleurs accorderont un nouveau bail pour un autre terme de trois ans au montant du loyer qui aura été ainsi déterminé".
Loyer. . . . . $400 par année.
Le bailleur paie le loyer du terrain et les taxes.
Le locataire paie l'eau et les cotisations de l'égout.



Edifice public, Wolfville, N.S.

19—1915—iii—p.96.

No 49.—Fredericton, N.-B. .. .. Partie du 3me étage d'un édifice dans Fredericton sous le nom de bâtisse Pitts.
Occupé par.. .. .. Les ingénieurs.
Bailleur.. .. .. Herman H. Pitts.
Expiration du bail.. .. .. 1er mai 1915.
Loyer.. .. .. $400 par année.
Le bailleur paie les taxes d'eau et le chauffage.
Le locataire paie les taxes d'eau et d'égout.

No 50.—Glace-Bay, Cap-Breton, N.-E. .. .. .. Emplacement pour construire un mur de protection sur le rivage de Glace-Bay.
Bailleur.. .. .. Dominion Coal Co.
Expiration du terme.. .. .. .. 30 janvier 1928, avec privilège de renouveler le bail sur une demande du locataire 6 mois avant l'expiration du bail, pour une période de 20 ans.
Loyer.. .. .. $1 par année.

No 51.—Grande-Prairie, Alta. .. .. Parties d'une bâtisse sur les emplacements 31 et 32 dans la division cadastrale 4.
Occupé par.. .. .. Le ministère d'immigration.
Bailleur.. .. .. J. O. Paterson.
Expiration du bail.. .. .. 1er janvier 1915.
Loyer.. .. .. $65 par mois.

No 52.—Grande-Prairie, Alta. .. .. Edifice pour le bureau des terres.
Bailleurs.. .. .. J. Fletcher et A. S. McLean.
Expiration du bail.. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $20 par mois.

No 53.—Gravelbourg, Sask. .. .. Emplacements 7, 8, 9, 10, division cadastrale 14.
Occupé par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleurs.. .. .. McKenzie & Man.
Expiration du bail.. .. .. 1er janvier 1918. Le locataire pourra laisser la propriété en aucun temps après un avis de 30 jours.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

No 54.—Grouard, Alta. .. .. Une grande chambre appartenant au bailleur.
Occupé par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. J. O. Giroux.
Expiration du bail.. .. .. 1er juin 1915.
Loyer.. .. .. $40 par mois.

No 55.—Grouard, Alta. .. ..
Occupé par.. .. .. Bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. .. Wm. Stewart, gérant de la Banque Royale du Canada, Peace River Crossing, Alta.
Expiration du bail.. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $60 par mois.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

No 56.—Halifax, N.-E. .. .. Etage supérieur de l'édifice Dennis.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. 1er octobre 1918, avec option pour le locataire de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année à compter du 1er octobre 1913, après un avis préalable de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

No 57.—Halifax, N.-E. .. .. Cinquième étage de l'édifice Dennis à l'angle des rues Granville et George.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. 1er octobre 1918, avec option de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année, à compter du 1er octobre 1913, après un avis de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 58.—*Halifax, N.-E.* . . . . Bureau et voûte dans l'édifice Métropole.
Occupé par. . . . . W. C. Milner, agent des archives.
Bailleur. . . . . Eastern Canada Savings & Loan Co., édifice Metropole, Halifax, N.-E.
Expiration du bail. . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $18.75 par mois.

N° 59.—*Halifax, N.-E.* . . . . 245, 247 et 249 rue Hollis.
Occupé par. . . . . Les messageries en douane et l'entrepôt de véri-cation.
Bailleur. . . . . Succession du Dr James Walker, représentée par R. S. Rossborough, Halifax, N.-E.
Expiration du bail. . . . . 30 avril 1917.
Loyer. . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 60.—*Hamilton, Ont.* . . . . Rez-de-chaussée de l'édifice situé à l'angle sud-est de l'avenue Kinrade et la rue Barton, avec usage de la cave et de l'entrée d'en arrière.
Occupé par. . . . . La station postale "B".
Bailleur. . . . . Clara Jane Swales.
Expiration du bail. . . . . 1er novembre 1916.
Loyer. . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les réparations de l'appareil de chauffage et aussi le nettoyage.

N° 61.—*Humbolt, Sask.* . . . . Edifice pour le bureau des terres.
Bailleur. . . . . Humbolt Realty Company.
Expiration du bail. . . . . $60 par mois.
Loyer. . . . . Mensuellement.

N° 62.—*Indian-Head, Sask.* . . . . Quatre chambres dans un édifice à deux étages, rue Main.
Occupé par. . . . . Trois divisions de la livraison des malles.
Bailleur. . . . . Mme L. A. Osment.
Expiration du bail. . . . . Annuellement à compter du 1er septembre chaque année.
Loyer. . . . . $300 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau.
Le lotataire paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 63.—*Ingersoll, Ont.* . . . . Dans l'édifice connu sous le nom de "Old Imperial Bank Bdg.", rue Thames, au rez-de-chaussée, y compris la voûte.
Occupé par. . . . . Les bureaux temporaires du bureau de poste pendant les réparations de l'édifice public.
Bailleur. . . . . Imperial Bank.
Expiration du bail. . . . . Lorsque les réparations de l'édifice public seront complétées.
Loyer. . . . . $75 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 64.—*Joliette, P.Q.* . . . . La voûte dans les bureaux temporaires du bureau de poste.
Bailleur. . . . . Canadian Bank of Commerce.
Loyer. . . . . $5 par mois.

N° 65.—*Joliette, P.Q.* . . . . Edifice Chaput, rez-de-chaussée, 1er étage et attique.
Occupé par. . . . . Les douanes et le concierge.
Bailleurs. . . . . J. Ulric et J. Antoine Chaput.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1915, avec droit de renouveler pour une autre année aux mêmes termes et conditions après 3 mois d'avis écrit avant l'expiration du bail, la superficie du plancher étant de 2,303 pieds carrés.
Loyer. . . . . $600 par année.
Les bailleurs paient les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 66.—Joliette, P.Q.. .. .. Partie d'une maison, 33a rue Manseau.
Occupé par.. .. .. L'assistant inspecteur du bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Mme M. Amanda Dauphin.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er décembre 1914, et mensuellement ensuite jusqu'à ce que l'édifice public soit prêt à être occupé.
Loyer.. .. .. $264 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et l'enlèvement de la neige.

N° 67.—Joliette, P.Q.. .. .. Rez-de-chaussée dans l'édifice Lachapelle, antérieurement occupé par la Banque du Commerce.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste temporairement.
Bailleur.. .. .. Euclide Lachapelle.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915, avec option de renouveler pour un an après 4 mois d'avis avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $720 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 68.—Joliette, P.Q.. .. .. Espace additionnel dans la bâtisse du bailleur, de 20 x 20 pieds.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste temporairement.
Bailleur.. .. .. Euclide Lachapelle.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915, avec option de renouveler pour un an après 4 mois d'avis avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $20 par mois.

N° 69.—Joliette, P.Q.. .. .. Partie du premier étage d'une maison à l'angle est de la rue Saint-Viateur et Place Bourget.
Occupé par.. .. .. Le bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. .. Mme Vve Jos. Louis Préville.
Expiration du bail.. .. .. .. 22 janvier 1918.
Loyer.. .. .. $264 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 70.—Joliette, P.Q.. .. .. Rez-de-chaussée de l'édifice en brique, 26 rue Saint-Viateur.
Occupé par.. .. .. Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Joseph C. L. Rivet.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915, avec option de renouveler pour un an à $25 par mois, après un avis de 3 mois au bailleur avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $25 par mois, mais le bureau ayant été déménagé au 2me étage, on a réduit le loyer de $1 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 71.—Kamloops, C.-B.. .. .. Partie du rez-de-chaussée, de 60 x 20 pieds, et deux voûtes de 16′ 6″ x 8′ et 6′ 8″ dans la bâtisse des bailleurs à l'angle nord-est de la 4me Avenue et de la rue Seymour. "Western Canada Trust Bdg."
Occupé par.. .. .. Les bureaux des terres fédérales et des terres de la Couronne.
Bailleurs.. .. .. Independant Securities Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Trois ans à compter de la date d'occupation, la date du bail étant le 1er juin 1914.
Loyer.. .. .. $125 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 72.—Kamloops, C.-B.. .. .. Quatre chambres, nos 11, 12, 13 et 14, faisant face à la rue Seymour, au 1er étage de l'édifice situé à l'angle nord-est de la 4me Avenue et de la rue Seymour, connu sous les noms de "Western Canada Trust Bdg., Acadia Bdg. et Kamloops Syndicate Building".
Occupé par.. .. .. La division forestière.
Bailleurs.. .. .. "Kamloops Bdg. Syndicate".
Expiration du bail.. .. .. .. 15 juillet 1915.
Loyer.. .. .. $112 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 73.—*Kerrobert, Sask*. . . . . Site de la salle des immigrés.
Bailleur. . . . . Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1912, et ensuite annuellement. Le bail peut être résilié par le bailleur après un mois d'avis, et cet avis peut être donné par un écriteau sur la propriété.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 74.—*Kingston, Ont*. . . . . Quatre chambres, nos 1, 2, 3 et 4 (y compris la voûte) de l'édifice de la Banque de Toronto, sur la rue King, et une partie de l'emplacement 96 dans la ville de Kingston.
Occupé par. . . . . E. H. Pense et le personnel préposés aux améliorations du havre.
Bailleur. . . . . La Banque de Toronto.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1915, avec option de renouvellement pour un an aux mêmes conditions après un avis d'un mois au bailleur.
Loyer. . . . . $360 par année. Ce loyer est chargé mensuellement au compte des améliorations du havre.
Le bailleur paie l'eau, le chauffage et le nettoyage des salles.

N° 75.—*Kingston, Ont*. . . . . Propriété située sur le carré du Marché, rez-de-chaussée de la résidence n° 8 ; rez-de-chaussée et 2me étage de la résidence n° 10, et toutes les résidences nos 12 et 14, formant partie de l'emplacement Letter I, quartier Ontario, Kingston.
Occupé par. . . . . Les bureaux du Service fédéral, Revenu de l'Intérieur, Douanes, Marie et Pêcheries et Chemins de fer et Canaux.
Bailleurs. . . . . Succession Gildersleeve, Kingston, représentée par H. H. Gildersleeve et Helen Emily Herchemer, de Belleville, et du fidéicommissaire de Laurence Herchemer, une personne non saine d'esprit.
Expiration du bail. . . . . 1er juillet 1928, avec option de renouveler pour 21 ans aux mêmes conditions.
Loyer. . . . . $1,762 par année.
Le locataire paie le chauffeur, l'éclairage, le combustible, l'eau et les taxes, l'arrosage de la rue et l'enlèvement de la neige.

N° 76.—*Kingston, Ont*. . . . . Propriété située sur une partie des emplacements 294 et 295, à l'ouest de la rue Bagot, ayant 134 pieds de front et 119 pieds de profondeur, sur le côté sud des rues Brock et Clarence, contenant un édifice de brique, avec étables et hangars.
Occupé par. . . . . Les magasins du ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . Thos. J. Polly, dont l'adresse actuelle est 625, 11me Avenue ouest, Calgary.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1914.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie le loyer du terrain, les taxes et l'eau.

N° 77.—*Landsdowne, Ont*. . . . . Rez-de-chaussée de la maison appartenant au bailleur, à l'angle nord-est de la rue Prince et de Grand Trunk Ave.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Wm McConnell.
Expiration du bail. . . . . 2 décembre 1918.
Loyer. . . . . $150 par année, le gouvernement payant $50 et le maître de poste $100.
Le bailleur paie les taxes.

N° 78.—*Le-Pas, Man*. . . . . Un magasin sur le côté est de l'avenue Edwards, à l'angle de l'avenue Edwards et de la 2me rue.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Wm Sinclair, M.D.
Expiration du bail. . . . . 15 septembre 1915.
Loyer. . . . . $600 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 79.—*Lethbridge, Alta*.. .. .. Tout l'édifice Singer et le rez-de-chaussée, y compris le lavabo dans le soubassement de la propriété connu de l'emplacement du bureau de poste.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste et le bureau des facteurs.
Bailleur.. .. .. John David Higginbotham.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $325 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le concierge.
Le locataire paie l'eau.

N° 80.—*Lethbridge, Alta*.. .. .. Deux chambres dans l'édifice Hull, nos 5 et 6, formant une superficie de plancher de 783 pieds carrés, à raison de 99.61 centins par pied carré.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur du Revenu de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. W. R. Hull & Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $65 par mois.
Le bailleur paie l'eau, le chauffage et le concierge.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 81.—*London, Ont*.. .. .. Chambre n° 3, édifice Coote.
Occupé par.. .. .. Le département de l'immigration.
Bailleur.. .. .. John C. Coote.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $10 par mois.

N° 82.—*Longue-Pointe, P.Q*.. .. .. Une partie du terrain adjacent aux ateliers des bailleurs, à National Bridge Co., Longue-Pointe.
Occupé.. .. .. Pour emmagasiner les matériaux servant à la construction du nouvel entrepôt de vérification, à Montréal.
Bailleurs.. .. .. P. Lyall & Sons Const. Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Après que le terrain ne sera plus nécessaire à l'emmagasinage des matériaux.
Loyer.. .. .. $1 pour la période convenue.

N° 83.—*L'Orignal, Ont*.. .. .. La moitié ouest de l'édifice à 2 étages en brique, du côté nord de la rue King, sur l'emplacement, Letter "D", dans le village de L'Orignal, et une bande de terrain, de 21 x 30 pieds en arrière de l'édifice.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Alexandre Châtelain.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919.
Loyer.. .. .. $250 par année, une moitié est payée par le gouvernement et l'autre moitié par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes; le maître de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 84.—*Maisonneuve, P.Q*.. .. .. Une partie de la maison du bailleur.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Magloire Lépine .
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 85.—*Maple-Creek, Sask*.. .. .. Premier étage de la maison du bailleur à l'angle en face de la gare du chemin de fer.
Occupé par.. .. .. Le bureau des terres.
Bailleur.. .. .. L. C. Parsons, Cowansville, P.Q.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1918.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, fournit l'eau et le drainage.

N° 86.—*Maple-Creek, Sask*.. .. .. Chambre dans l'édifice adjacent au bureau des terres.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur des ranches.
Bailleur.. .. .. D. J. Wylie.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $15 par mois.

N° 87.—*Medicine-Hat, Alta*.. .. .. Une partie de l'édifice occupé par le bailleur sur les emplacements 11 et 12 de la division cadastrale 6, plus particulièrement décrit comme bureau à l'angle nord-est de l'édifice.
Occupé par.. .. .. Bureau de l'essai des compteurs.
Bailleurs.. .. .. D. & A. Printing & Engraving Co., Ltd. (en liquidation) par Chas. F. Hayes, liquidateur.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er février 1915.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, comprenant l'eau, ainsi que l'éclairage à l'électricité et au gaz.

N° 88.—*Medicine-Hat, Alta*.. .. .. 407 Main, rez-de-chaussée 1,125 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. H. T. W. Forster.
Expiration du bail.. .. .. .. 6 décembre 1915.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau et les assurances.

N° 89.—*Medicine-Hat, Alta*.. .. .. Bureau 306, appartenant aux bailleurs dans l'édifice des bureaux, sur les emplacements 23 et 24, section 14, plan 1491.
Occupé par.. .. .. Le département de l'immigration .
Bailleurs.. .. .. Walter Huckvale et Sydney Tom Hooper.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juin 1915.
Loyer.. .. .. $28 par mois.
Le bailleur paie le concierge.

N° 90.—*Merrickvale, Ont*.. .. .. Une partie de l'édifice Jakes sur l'emplacement n° 5, rue Main.
Occupé par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Geo. L. Jakes.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1915, avec option de renouvellement pour un an, aux mêmes termes et conditions.
Loyer.. .. .. $350 par année, dont le gouvernement paie $200 et le maître de poste $150.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris celles de l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 91.—*Midland, Ont*.. .. .. L'étage supérieur d'un édifice en briques, comprenant 3 bureaux et une petite chambre pour les tracés bleus (*blue prints*), 780 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Les ingénieurs.
Bailleur.. .. .. Macartney Bros.
Expiration du bail.. .. .. .. Lorsque le nouvel édifice public sera prêt à être occupé.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et $10 par mois pour le concierge.

N° 92.—*Montréal, P.Q*.. .. .. Rez-de-chaussée et premier étage de l'édifice Read, sur la rue Saint-Alexandre; superficie du plancher, 38,503 pieds carrés, à 65 centins par pied carré.
Occupé par.. .. .. Les messageries des douanes.
Bailleur.. .. .. Alexander Building, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1896, avec option de renouvellement pour un an aux mêmes termes et conditions, pourvu que 3 mois d'avis soient donnés aux bailleurs avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $25,000 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage, ainsi que le service de l'ascenseur.

N° 93.—*Montréal, P.Q*.. .. .. Chambre n° 20 au premier étage de l'édifice Beardmore.
Occupé par.. .. .. L'ingénieur surveillant des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Beardmore & Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $800 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 94.—Montréal, P.Q. .. .. Partie nord-ouest du magasin n° 101, rue Ste-Catherine-est.
Occupé comme.. .. .. Station postale "N".
Bailleur.. .. .. Cordelia Blache, curatrice pour Alfred Dalbeck, avocat, son mari est représenté par Charles Réal Blache, de Montréal, agent.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $1,800 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire paie l'eau, l'enlèvement de la neige et, en plus de la station postale "N", chauffe le magasin de fruits occupé par L. Payne, et une salle employée pour la culture physique.

N° 95.—Montréal, P.Q. .. .. Bureau dans le coin sud-ouest de la salle des bagages à la station de la rue Windsor.
Occupé comme.. .. .. Salle des malles.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er novembre 1908, ou le bail peut être terminé en tout temps par le bailleur, pourvu qu'il dépose au bureau de poste de Montréal, un avis adressé au ministre des Travaux publics et désignant un jour, éloigné d'au moins trois mois de la date de l'expédition du dit avis.
Loyer.. .. .. $213 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 96.—Montréal, P.Q. .. .. Parties des 5me et 9me étage de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupé par.. .. .. L'ingénieur de district du ministère des Travaux publics et les commissaires des naufrages, du ministre de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur.. .. .. Dorchester Realties, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1919.
Loyer.. .. .. $7,327.37 par année, soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 97.—Montréal, P.Q. .. .. Cinq bureaux, nos 5, 6, 7, 8 et 9, au premier étage, 319 rue de l'Université.
Occupé comme.. .. .. Dépôt pour les facteurs.
Bailleurs.. .. .. Charles Charters et John Liggett.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915.
Loyer.. .. .. $1,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, les assurances et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 98.—Montréal, P.Q. .. .. Edifice en pierre et brique, rue Saint-Paul, nos 272 et 274 et se prolongeant jusqu'aux nos 113 et 115 rue des Commissaires.
Occupé comme.. .. .. Magasins militaires et bureaux.
Bailleur.. .. .. Succession de Siméon Delorme.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $3,000 par année.
Le locataire paie les taxes générales.

N° 99.—Montréal, P.Q. .. .. Quatre chambres, nos 6, 7, 8 et 9, à l'étage inférieure de l'édifice de la Banque de Québec, à l'angle des rues Place d'Armes et Saint-Jacques.
Occupé par.. .. .. Les archives.
Bailleur.. .. .. Dominion Trust Co. of Canada.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915, et ensuite d'année en année, à moins qu'avis écrit ne soit donné par l'une ou l'autre des parties, avant le 1er février 1915 et fixant une date dans une année subséquente.
Loyer.. .. .. $1,000 par année.

No 99.—Montréal, P. Q.—Suite.

Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage, fournit la lumière électrique pour 8 lampes de 16 chandelles, de 8 a.m. à 7 p.m., et de 8 a.m. à 6 p.m. le samedi. En tout autre temps le bailleur doit fournir du gaz ou de la lumière électrique jusqu'à 10.30 p.m. Les taux pour l'électricité seront les suivants et devront être payés trimestriellement avec le loyer, les 1er août, novembre, février et mai:—

1 à 3 lampes (16 chandelles)	pour chacune	$5	par année.
4 à 13 "	"	4	"
14 à 22 "	"	3 60	"
23 lampes et plus "	"	3 20	"

Moteurs pour évantails: $2.50 par mois pour chaque moteur.

N° 100.—Montréal, P.Q. .. .. Environ ½ du huitième étage de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupé par.. .. .. Marine et Pêcheries.
Bailleur.. .. .. Dorchester Realties, Limited.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1919.
Loyer.. .. .. $4,420.05 par année, soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 101.—Montréal, P.Q. .. .. Premier étage de la propriété n° 19 du plan officiel du quartier Centre (209 rue des Commissaires).
Occupé par.. .. .. Marine et Pêcheries.
Bailleur.. .. .. Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1914, avec privilège de continuer d'année en année. Avis de l'intention de terminer le contrat doit être donné par l'une ou l'autre partie avant le 1er février de chaque année.
Loyer.. .. .. $1,250.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes de l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le chauffage.

N° 102.—Montréal, P.Q. .. .. Rez-de-chaussée et soubassement de la moitié ouest de la propriété n° 19 du plan officiel du quartier Centre, et la chambre n° 207 de la rue des Commissaires.
Occupé comme.. .. .. Atelier de charpenterie.
Bailleur.. .. .. Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1915.
Loyer.. .. .. $55 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 103.—Montréal, P.Q. .. .. Quartier Sainte-Cunégonde, rez-de-chaussée de l'édifice municipal, angle des rues Vinet et Richelieu, avec voûte, chambres de toilette, et entrée sur la rue Vinet.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Autrefois la ville de Sainte-Cunégonde, aujourd'hui la ville de Montréal.
Expiration du bail.. .. .. .. 10 juin 1925.
Loyer.. .. .. $1,750 par année.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 104.—Moosejaw, Sask. .. .. Cinq chambres au premier étage, environ 1,679 pieds carrés, édifice Bunnell, rue High ouest.
Occupé par.. .. .. Le bureau des Terres.
Bailleur.. .. .. John H. Bunnell.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er décembre 1914, avec option de renouveler pour une autre année, aux mêmes termes et conditions.
Loyer.. .. .. $175 pa rmois.
Le bailleur paie les taxes, l'ea u, l'assurance et le chauffage.

N° 105.—*Moosejaw, Sask*.. .. .. Deux chambres au premier étage de l'édifice de la banque Impériale, 15½ rue High, ouest.
Occupé par.. .. .. Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Norman St. Clair Fraser d'abord, aujourd'hui la banque Impériale.
Expiration du bail.. .. .. .. De mois en mois jusqu'à ce que le nouvel édifice public soit achevé.
Loyer.. .. .. $50 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le nettoyage.

N° 106.—*Moosejaw, Sask*.. .. .. Lots 27 et 28, bloc 127, rue Manitoba.
Occupé par.. .. .. Bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Greffier de la cité de Moosejaw.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 avril 1915.
Loyer.. .. .. $100 par année.

N° 107.—*Nelson, C.-B*.. .. .. Quatre chambres dans l'édifice en briques du bailleur, angle des rues Ward et Victoria.
Occupé par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. John Ed. Amable.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 avril 1915, avec option de renouvellement pour un an aux mêmes termes, sans quoi 3 mois d'avis devront être donnés au bailleur.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 108.—*Nominingue, P.Q*.. .. .. Privilège d'avoir une grille de 15 pieds de largeur, dans la clôture entourant le terrain du Pacifique-Canadien.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. La grille peut être enlevée et l'ouverture fermée par le Pacifique Canadien pourvu qu'il donne un mois d'avis à cet effet.
Loyer.. .. .. $8 pour la première année et $1 par année subséquente.
Le lotataire indemnifie le bailleur de tous les dommages.

N° 109.—*North-Battleford*.. .. .. Site.
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Canadian-Northern.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1909 ; le locataire et le bailleur peuvent terminer le bail en donnant un mois d'avis écrit.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 110.—*North-Battleford*.. .. .. Deux chambres contiguës, un lavabo et une chambre de toilette, une cave et du terrain en arrière de la ruelle n° 18 avenue Railway est.
Occupé par.. .. .. Le bureau de l'immigration et des terres.
Bailleur.. .. .. Wm Dickinson.
Expiration du bail.. .. .. .. 5 mai 1916.
Loyer.. .. .. $50 par mois.

N° 111.—*North-Portal Sask*.. .. .. Site.
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement (1er juin de chaque année).
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 112.—North-Sydney.. .. .. Deuxième étage de l'édifice Y.M.C.A.
Occupé par.. .. .. Les ingénieurs des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Y.M.C.A.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $600 par anneé.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 113.—*Old-Alberni, C.-B*.. .. .. Partie de l'édifice situé sur le lot 1, division cadastrale 11, 26 pieds par 26 pieds.
Occupé comme.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Leonard Frank.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1916.
Loyer.. .. .. $200 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes d'eau.

N° 114.—Orillia, Ont. . . . . Tout le rez-de-chaussée du magasin central de l'édifice Minthorn, avec une cave et un hangar à marchandises et l'usage de la cour et d'un droit de passage jusqu'à la rue Peter. 19 par 76 pieds.
Occupé par. . . . . Bureau de poste temporaire, pendant les changements à l'édifice public.
Bailleur. . . . . Archibald T. Carter.
Expiration du bail. . . . . . . 15 février 1915.
Loyer. . . . . $60 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage par l'air chaud.
Le locataire paie l'eau.

N° 115.—Orillia, Ont. . . . . Magasin du côté est et de l'Hôtel Grand Central, rue Missessaga, avec usage en commun de la cave et du droit de passage pour l'entrée d'en arrière.
Occupé par. . . . . Bureaux temporaires des douanes.
Bailleur. . . . . Succession Christopher Moore.
Expiration du bail. . . . . . . 1er novembre 1914; le locataire a l'option de continuer le bail jusqu'à ce que le nouvel édifice soit prêt.
Loyer. . . . . $35 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance et le chauffage.
Le locataire paie les taxes d'eau.

N° 116.—Orillia, Ont. . . . . Logement temporaire du concierge.
Occupé par. . . . . Concierge.
Bailleur. . . . . Gabez Woon.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $10 par mois.

N° 117.—Ottawa, Ont. . . . . Deux chambres avec voûtes et lavabos, édifice Victoria Chambers, 130 rue Wellington, 950 pieds de superficie de plancher.
Occupé par. . . . . L'inspecteur de l'arpentage des terres fédérales, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . Wm Anderson Allan et Sandford Hall Fleming.
Expiration du bail. . . . . . . 20 avril 1915.
Loyer. . . . . $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 118.—Ottawa, Ont. . . . . Appartements n° 5, dans l'édifice Aylmer Annex, nos 11 et 19 rue Slater, et magasin dans le soubassement, 1,598 pieds à 40.7 centins.
Occupé par. . . . . Col. Biggar et personnel, département de la Milice et Défense.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . . 1er décembre 1916.
Loyer. . . . . $630 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage et le concierge, mais l'entretien est à la charge des locataires.

N° 119.—Ottawa, Ont. . . . . Appartement n° 6, Aylmer Annex.
Occupé par. . . . . Milice et Défense.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . . 30 septembre 1915.
Loyer. . . . . $648 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage, l'eau et le concierge, mais ne voit pas à l'entretien de l'édifice.

N° 120.—Ottawa, Ont. . . . . Appartement n° 7, Aylmer Annex, et magasin dans le soubassement; superficie du plancher, 1,118 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Les ingénieurs royaux.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . . 1er octobre 1915.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le concierge, mais ne voit pas à l'entretien des appartements loués.

N° 121.—Ottawa, Ont.. .. .. 10-12 rue Albert, avec droit de passage à l'est, superficie du plancher, 8,700 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Entrepôt de vérification, statistiques et messageries des douanes.
Bailleur.. .. .. H. N. Bate & Sons, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $1,600 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau et l'arrosage des rues.

N° 122.—Ottawa, Ont.. .. .. Service des lignes pour les horloges électriques.
Bailleur.. .. .. Bell Telephone Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 19 avril 1915; le bail peut être terminé en tout temps par l'une des parties, qui devra donner 30 jours d'avis à cet effet. Les lignes resteront à la compagnie.
Loyer.. .. .. $395 par année.

N° 123.—Ottawa, Ont.. .. .. Les cinq étages supérieurs et une partie du soubassement de l'édifice Birks, rue Sparks; superficie de plancher, 23,185 pieds.
Occupé par.. .. .. Marine et Pêcheries, Revenu de l'Intérieur, Chemins de fer et Canaux, Travaux publics et Agriculture.
Bailleur.. .. .. Henry Birks & Sons, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $17,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 124.—Ottawa, Ont.. .. .. Deux chambres au 1er étage d'un édifice, à l'angle des rues Sparks et Bank, 469 pieds de superficie.
Occupé par.. .. .. M. Chaloner, arpentage géodésique, Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Russell Blackburn.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $350 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 125.—Ottawa, Ont.. .. .. Partie des 2me et 3me étages, et tous les 4me, 5me, 6me, 7me, 8me et 9me étages de la partie est de l'édifice Union Bank; 29,350 pieds carrés, les corridors, les escaliers, la cage de l'ascenseur, les corridors et les chambres de toilette non compris; l'étage supérieur est calculé à un étage et demi, à cause de sa hauteur.
Occupé par.. .. .. Ministères des Postes et de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail.. .. .. .. 16 juillet 1918.
Loyer.. .. .. $28,986 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 126.—Ottawa, Ont.. .. .. Une grande chambre sur la façade, dans le soubassement de l'édifice de la banque Union, superficie 860 pieds.
Occupé par.. .. .. La division des terres de chemins de fer du ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail.. .. .. .. 21 août 1915.
Loyer.. .. .. $350 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et l'eau.

N° 127.—Ottawa, Ont.. .. .. Six étages de l'édifice de la banque Union en arrière de l'édifice Langevin; superficie du plancher, 15,240 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Ministères de l'Intérieur et des Postes.
Bailleur.. .. .. R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail.. .. .. .. 6 janvier 1917.
Loyer.. .. .. $13,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 128.—Ottawa, Ont.. .. .. Deux chambres portant les nos 608, 609 et 611, édifice de la banque Union, 1,154 pieds de superficie.
Occupé par.. .. .. Ministère des Postes.
Bailleur.. .. .. R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 juillet 1918.
Loyer.. .. .. $1,154 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, moins les taxes d'eau.

N° 129.—Ottawa, Ont.. .. .. Les trois étages supérieurs de l'Edifice Booth, rue Sparks, 16,495 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Les Affaires des sauvages.
Bailleur.. .. .. C. Jackson Booth et J. A. D. Holbrook.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er novembre 1918.
Loyer.. .. .. $16,495 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes et le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 130.—Ottawa, Ont.. .. .. Chambre n° 212, édifice Trafalgar, 291 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Commission du Service civil.
Bailleur.. .. .. John Charles Brennan.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement, le 1er septembre.
Loyer.. .. .. $274.62 par année.

N° 131.—Ottawa, Ont.. .. .. Bureaux dans l'édifice Trafalgar:—
1er étage.—Chambres nos 101 à 106, inclusivement, nos 112 et 113, 107 à 111, inclusivement, occupés par la division des pensions viagères; ministère des Postes.
2me étage.—Chambres nos 201, 202, 203, 206 à 214, inclusivement, occupés par la Commission du Service civil.
3me étage.—Chambres 301 à 314, inclusivement, occupés par la comptabilité du ministère de l'Intérieur.
4me étage.—Chambres 401 à 409, inclusivement, 412 et 413, occupés par le contrôleur du revenu du ministère de l'Intérieur. Superficie du plancher, 16,955 pieds carrés.
Bailleur.. .. .. John Charles Brennan.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $16,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 132.—Ottawa, Ont.. .. .. Quatre étages au-dessus du rez-de-chaussée de l'édifice des bailleurs sur la rue Queen, entre les rues Bank et O'Connor, 12,280 pieds de superficie.
Occupé par.. .. .. Ministère de l'Intérieur, division des parcs fédéraux, 1er et 2me étages; Travaux publics, emmagasinage de la rivière Ottawa, 3me étage; Commission de la baie Georgienne, 1er étage; ingénieur de district, 4me étage.
Bailleur.. .. .. Bryson Realty Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 25 avril 1919.
Loyer.. .. .. $8,596 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie le préposé à l'ascenseur.

N° 133.—Ottawa, Ont.. .. .. N° 105 rue Murray, 5,975 pieds de superficie. Les bailleurs doivent fournir l'accès au premier étage de l'édifice principal.
Occupé par.. .. .. Magasins de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. .. The Bytown & Suburb Lands Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 14 juillet 1919.
Loyer.. .. .. $2,390 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.

Nº 134.—Ottawa, Ont.. .. .. Soubassement, nº 136 rue Emmett, 3,300 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Capital Storage Co., Ltd.
Bailleur.. .. .. 1 an à partir de la date de l'occupation et ensuite pendant la durée de la guerre. Le
Expiration du bail.. .. .. .. locataire devra donner un avis de 3 mois avant de laisser.
Loyer.. .. .. $1,650 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

Nº 135.—Ottawa, Ont.. .. .. Résidence, nº 12 rue Emmett, superficie 3,000 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le laboratoire médical d'hygiène.
Bailleur.. .. .. E. W. Clark, angles des avenues Yukon et 8me, Vancouver, C.-B.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1915.
Loyer.. .. .. $40 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

Nº 136.—Ottawa, Ont.. .. .. 1er et 2me étages de l'édifice nos 113-115 rue Rideau, avec un petit hangar en arrière. Superficie du plancher, 10,919 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice.
Bailleurs.. .. .. Duford et Charleson.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 février 1916.
Loyer.. .. .. $4,700 par année, et $2,353.60 par année au nº 111 rue Rideau, qui fut loué le 15 février 1912 pour fournir plus d'espace.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

Nº 137.—Ottawa, Ont.. .. .. Nº 128 rue Wellington; 5,714 pieds de superficie de plancher.
Occupé par.. .. .. La police montée du Nord-Ouest.
Bailleur.. .. .. D. M. Finnie et W. D. Morris.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 novembre 1915, avec option de renouvellement aux mêmes termes et conditions.
Loyer.. .. .. $4,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.
Le locataire paie le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

Nº 138.—Ottawa, Ont.. .. .. Edifice en briques, au nº 347 rue Sparks, comprenant le soubassement et 3 magasins. 5,376 pieds de superficie.
Occupé par.. .. .. Les magasins militaires.
Bailleur.. .. .. Thomas Fleming.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1916.
Loyer.. .. .. $1,080 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'éclairage et le nettoyage.

Nº 139.—Ottawa, Ont.. .. .. Les deux étages supérieurs de l'édifice Impérial, à l'angle des rues Queen et O'Connor. 10,497 pieds de superficie de plancher.
Occupé par.. .. .. La division topographique du ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. John M. Garland.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le nettoyage.

Nº 140.—Ottawa, Ont.. .. .. L'édifice à quatre étages "Regal" en entier; superficie, 22,512 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le département du Travail, le département de la Milice, l'Association Aberdeen et la Commission du coût de la vie.
Bailleur.. .. .. J. E. Hanna.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 septembre 1919.
Loyer.. .. .. $13,000 par année.
Le locataire paie l'eau, le chauffage, l'enlèvement de la neige, l'arrosage des rues, le concierge, le service de l'ascenseur et toutes les dépenses d'entretien. Arrêté en Conseil du 11 septembre 1914.

N° 141.—Ottawa, Ont. . . . . .3me étage de l'édifice Hope, angle des rues Sparks et Elgin. Superficie de plancher, 2,544 pieds.
Occupé par. . . . . .Le service des malles par chemin de fer.
Bailleur. . . . . .James Hope & Son.
Expiration du bail. . . . . . . .29 janvier 1916, avec option de renouvellement pour deux ans aux mêmes termes.
Loyer. . . . .$2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 142.—Ottawa, Ont. . . . . .Attenance de l'édifice Langevin.
Bailleurs. . . . . .Exécuteurs de Samuel Howell.
Expiration du bail. . . . . . . .Le 25 avril 1919, avec option de renouvellement pour 21 ans, et ensuite par périodes de 21 ans.
Loyer. . . . .$5 par année.

N° 143.—Ottawa, Ont. . . . .*Edifice "Canadian".*—12 et 14 rue Slater, excepté un bureau que s'est réservé le bailleur.
Edifice de la Milice.—22 et 28 rue Slater.
Edifice de la rue Queen.—64 et 66 rue Queen.
Occupés comme suit. . . . .*Edifice "Canadian":*
7me étage.—Agriculture.
6me étage.—Recensement et statistiques.
5me étage.—Côté ouest, Agriculture.
5me étage.—Côté est, Auditeur général.
4me étage.—Intérieur.
1er étage.—Immigration, côté ouest.
1er étage.—Intérieur, côté est.
Edifice de la Milice.—Tous les étages du côté est sont occupés par le ministère de la Milice, ainsi qu'une partie du côté ouest du 6me étage et tout le côté ouest du 7me étage.
Les statistiques des douanes occupent le côté ouest des 1er, 2me et 3me étages.
Le ministère de l'Intérieur occupe une partie du côté ouest du 5me étage et tout le côté ouest du 6me.
Edifice de la rue Queen.—Occupé par l'Agriculture. Superficie totale, 127,581 pieds carrés.
Bailleur. . . . . .Imperial Realty Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . .1er mai 1916, avec option de renouvellement comme suit: à l'expiration du bail Sa Majesté pourra, en donnant un avis écrit avant le 1er mai 1915, le renouveler pour 5 ans à partir du 1er mai 1916, aux mêmes termes et conditions, à l'exception du prix du loyer qui sera décidé après entente entre les deux parties.
Loyer. . . . .$78,468.94.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie les taxes, l'enlèvement de la neige, l'eau, l'arrosage des rues et l'éclairage.

N° 144.—Ottawa, Ont. . . . . .Les deux premiers étages et le soubassement, nos 326 et 328 rue Queen. Superficie du plancher, 4,000 pieds carrés.
Occupé par. . . . . .Ministère de l'Agriculture.
Bailleur. . . . . .Frank Jarman.
Expiration du bail. . . . . . . .1er avril 1916.
Loyer. . . . .$130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 145.—Ottawa, Ont. . . . . .2me et 3me étages et partie du soubassement de l'édifice portant les nos 124, 126 et 128 rue Queen. Superficie du plancher, 9,160 pieds carrés.
Occupé par. . . . . .1er étage.—Ministère l'Intérieur.
2me étage.—Ministère des Travaux publics.
3me étage.—Ministère du Commerce.
Bailleur. . . . . .Frank Jarman qui vendit subséquemment l'édifice à J. L. Rochester *et al.*
Expiration du bail. . . . . . . .15 juin 1915, avec option de renouvellement pour cinq ans ou moins.
Loyer. . . . .$6,200 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 146.—Ottawa, Ont. . . . . 770 pieds de superficie à 70 centins par pied, formant l'angle sud-est du 6me étage de l'édifice du "Journal".
Occupé par. . . . . Les traducteurs du ministère de l'Agriculture.
Loyer. . . . . Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $539 par année.

N° 147.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me, 4me et 5me étages de l'édifice du "Journal" (rue Queen), 16,560 pieds carrés à 70 centins. (Voir aussi l'espace additionnel pour les ministères de l'Agriculture et de l'Intérieur, non compris dans ce bail.)
Occupé par. . . . . 2me étage.—Auditeur général.
3me étage.—Ministère de l'Intérieur.
3me, 4me et 5me étages.—Division forestière.
5me étage.—Division des travaux de la rivière Ottawa.
5me étage.—Ministère des Travaux publics.
Bailleur. . . . . Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . 12 janvier 1919.
Loyer. . . . . $11,592 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 148.—Ottawa, Ont. . . . . 621 pieds de superficie à 70 centins par pied, formant l'angle sud-est du soubassement de l'édifice du "Journal".
Occupé par. . . . . La division des forêts du ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $434.70 par année.

N° 149.—Ottawa, Ont. . . . . Trois magasins au rez-de-chaussée, tous les 1er et 2me étages, et 4,800 pieds dans le soubassement de l'édifice à l'angle des rues Dalhousie et York. Superficie totale du plancher, 18,000 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division de la papeterie de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur. . . . . Patrick Labelle.
Expiration du bail. . . . . 2 janvier 1919.
Loyer. . . . . $11,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° *150*.—Ottawa, Ont. . . . . Nos 317, 319 et 321 rue Queen, ainsi que le nouvel édifice qui lui a été adjoint. Superficie du plancher, 16,000 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division des analystes et des essais du ministère du Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . J. B. & W. A. Lamb.
Expiration du bail. . . . . 1er juin 1916.
Loyer. . . . . $2,660 par année.
Le bailleur paie les taxes d'améliorations locales et l'eau.
Le locataire paie les autres taxes et le chauffage.

N° 151.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice en briques, n° 95 rue George, 3,312 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'entrepôt de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur. . . . . J. P. Laurin.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1915.
Loyer. . . . . $1,000 pour la première année, terminée le 1er mai 1914, et $1,200 pour l'année suivante.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et les assurances.

N° 152.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice à deux étages, nos 64 et 66 rue George. Superficie du plancher, 4,200 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Les magasins de la Milice.
Bailleur. . . . . Lord Furniture Co.
Expiration du bail. . . . . 20 février 1916.
Loyer. . . . . $150 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.

N° 153.—Ottawa, Ont. . . . . Maison n° 72 rue Elgin. Superficie du plancher, 1,677 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division de la papeterie de la Milice.
Bailleur. . . . . Docteur Frederick McKinnon.
Expiration du bail. . . . . Un an après le mois d'octobre 1914.
Loyer. . . . . $65 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau et l'éclairage.
Le locataire paie le chauffage.

N° 154.—Ottawa, Ont. . . . . 3me et 4me étages de l'édifice McNeill Stewart, 198 et 200 rue Queen. Superficie du plancher, 2,893 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'Auditeur général.
Bailleurs. . . . . E. R. McNeill et R. G. Stewart.
Expiration du bail. . . . . 5 septembre 1916.
Loyer. . . . . $1,850 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 155.—Ottawa, Ont. . . . . Soubassement des nos 174, 176 et 178 rue Wellington. Superficie du plancher, 2,830 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division lithographique des arpentages du ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . W. H. Martin & Co.
Expiration du bail. . . . . 4 décembre 1916, avec option de renouveler pour deux ans au même prix.
Loyer. . . . . $900 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 156.—Ottawa, Ont. . . . . Rez-de-chaussée et 1er étage du "Temple Maçonique", sur la rue Metcalfe, entre les rues Slater et Laurier; 8,188 pieds carrés à 75 centins par pied.
Occupé par. . . . . La Commission de conservation.
Bailleur. . . . . Ottawa Masonic Temple, Ltd.
Expiration du bail. . . . . 15 novembre 1918.
Loyer. . . . . $6,141 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 157.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice Mills, 188 rue Slater, 3,185 pieds carrés à 18 centins par pied.
Occupé par. . . . . Entrepôt pour les Travaux publics.
Bailleur. . . . . A. K. Mills & Son.
Expiration du bail. . . . . Annuellement, le 1er avril.
Loyer. . . . . $573.30 par année.

N° 158.—Ottawa, Ont. . . . . 3me étage de l'édifice "Capital", à l'angle des rues Emmett et Lewis, avec accès à l'édifice et passage libre dans les corridors et escaliers jusqu'au 3me étage. Superficie, 3,800 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le service médical général du ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . Wm. Dowler Morris.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1915, ou deux ans à partir de la date de l'occupation (17 avril 1913). Le bail laisse un doute quant à la date de l'expiration.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le pouvoir pour l'ascenseur.

N° 159.—Ottawa, Ont. . . . . Tout l'édifice situé à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Slater, à l'exception d'un espace de 33 x 66 pieds de l'emplacement sur lequel il n'y a pas de constructions. Superficie du plancher, 9,764 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'arpenteur général.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $4,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et l'assurance.
Le locataire paie les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 160.—Ottawa, Ont. . . . . La moitié ouest de l'emplacement n° 19, sur le côté sud de la rue Wellington, nos 102 et 104 rue Wellington. Superficie du plancher, 5,232 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . 1er juin 1915, avec option de renouvellement pour 5 ans de plus à $2,500 par année.
Loyer. . . . . $1,840 par année.
Les bailleurs paient les taxes spéciales.
Le locataire paie les taxes, à l'exception de celles ci-dessus mentionnées, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 161.—Ottawa, Ont. . . . . Nos 98 et 100 sur le côté sud de la rue Wellington (édifice Nagle). Superficie du plancher, 5,506 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le ministère de la Justice.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes spéciales et l'assurance.
Les locataires paient les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 162.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice en pierre à l'angle sud-ouest des rues Queen et Metcalfe, nos 94 et 96 Queen, ainsi qu'une cour. Superficie du plancher, 7,129 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division de l'exposition du ministère de l'Agriculture.
Bailleur. . . . . Ottawa Improvement Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . Annuellement, le 1er août.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales.
Les locataires paient les autres taxes et l'eau.

N° 163.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me et 4me étages de la station Centrale. Superficie du plancher, 23,761 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La Commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Ottawa Terminals Railway Co.
Expiration du bail. . . . . . 1er novembre 1916, avec option de renouvellement pour 5 ans ou moins aux conditions qui seront réglées entre le bailleur et le locataire.
Loyer. . . . . $19,050 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le pouvoir pour les ascenseurs.
Les locataires paient l'eau et la lumière.

N° 164.—Ottawa, Ont. . . . . Soubassement, rez-de-chaussée et 1er étage de l'édifice Imperial, n° 138 rue Queen (à l'exception de la partie du soubassement occupée par l'appareil de chauffage et le compartiment pour le combustible). Superficie du plancher, 11,162 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'arpenteur général, ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Eliza Ann Pearson.
Expiration du bail. . . . . . 1er janvier 1916.
Loyer. . . . . $5,400 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 165.—Ottawa, Ont. . . . . Privilège de projection du toît de l'édifice Langevin, d'environ deux pieds au delà de la ligne de division entre cet édifice et la propriété G. H. Perley.
Bailleur. . . . . Geo. Halsey Perley, qui fit cession à Graham Bros., le 30 avril 1903.
Expiration du bail. . . . . . 1er octobre 1908, avec option de renouvellement à chaque 21 ans.
Loyer. . . . . $5 par année.

N° 166.—Ottawa, Ont. . . . . 3 chambres au 2me étage et 2 chambres au 3me étage de l'édifice de la banque de Québec, rue Wellington. Superficie du plancher, 1,500 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La division des statistiques du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Bailleur. . . . . Quebec Buildings, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1915.
Loyer. . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.

N° 167.—Ottawa, Ont. . . . . Les 3 étages supérieurs de l'édifice à l'angle des rues Rideau et Sussex, 62,907 pieds carrés à 70 centins par pied.
Occupé par. . . . . La Marine et les Pêcheries.
Bailleur. . . . . A. E. Rea Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . Le bail est daté du 25 août 1914. Cinq ans à compter de la date de l'occupation.
Loyer. . . . . $44,034.90 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 168.—Ottawa, Ont. . . . . La partie ouest du rez-de-chaussée du club Rideau, rue Wellington, 1,785 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le service rural des postes.
Bailleur. . . . . Le club Rideau.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1917.
Loyer. . . . . $1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 169.—Ottawa, Ont. . . . . Tout l'édifice Robinson, rue Queen, à l'exception de deux magasins et des soubassements de ces magasins. Superficie du plancher, 35,650 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Les ministère des Postes, des Travaux publics et des Douanes.
Bailleur. . . . . Hiram Robinson.
Expiration du bail. . . . . . 1er septembre 1915, avec option pour le locataire de renouveler le bail pour 3 ans au même prix.
Loyer. . . . . $14,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le pouvoir pour les ascenseurs.
Le locataire paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 170.—Ottawa, Ont. . . . . Emplacement n° 11, sur le côté sud de la rue Wellington.
Occupé par. . . . . Le ministère des Travaux publics.
Bailleur. . . . . Succession Slater.
Expiration du bail. . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $30 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'eau.

N° 171.—Ottawa, Ont. . . . . N° 172 rue Wellington, ainsi que la cour et l'addition de deux étages et soubassement, en arrière. Superficie du plancher, 5,752 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La police montée du Nord-Ouest.
Bailleur. . . . . Robert Nicholas Slater.
Expiration du bail. . . . . . 15 mars 1900; depuis cette date, nous avons été des locataires annuels.
Loyer. . . . . $1,140 par année.
Le locataire paie les taxes, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 172.—Ottawa, Ont. . . . . Deux étages à 109 rue Rideau. Superficie du plancher, 2,600 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Espace additionnel pour le personnel d'inspection du ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . W. R. Stroud.
Expiration du bail. . . . . . Le 20 février 1916.
Loyer. . . . . $1,677 par année.
Le bailleur paie les taxes et fournit le chauffage.
Le locataire paie pour l'eau.

N° 173.—Pincher-Creek, Alta.. .. .. Etage inférieur de l'édifice situé sur la moitié ouest du lot n° 2, plan 17430.
Occupé par.. .. .. Le surintendant des réserves forestières de Crows Nest.
Bailleur.. .. .. Kathleen Levasseur.
Expiration du bail.. .. .. .. D'année en année, du 16 septembre.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 174.—Portage-la-Prairie, Man.. .. .. Premier étage. Les propriétés sur la rue Tupper, 40 x 60 pieds.
Occupé par.. .. .. Entrepôt de vérification de la douane.
Bailleur.. .. .. John J. Garland.
Expiration du bail.. .. .. .. 8 avril 1915.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire fournit le chauffage et paie $5 par mois au concierge.

N° 175.—Port-Arthur, Ont.. .. .. Chambre n° 9, deuxième étage, à l'angle des rues Lorne et Cumberland.
Occupée par.. .. .. L'immigration.
Bailleur.. .. .. Banque de Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 15 novembre 1915.
Loyer.. .. .. $30 par mois.

N° 176.—Port-Arthur, Ont.. .. .. Propriétés dans le "Crooks Block".
Occupés par.. .. .. Ingénieurs du ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. D'abord, J. J. Carrick, maintenant, la banque Royale du Canada.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $55 par mois.

N° 177.—Prince-Albert, Sask.. .. .. La moitié ouest du deuxième étage de la bâtisse en bois, rue 101, côté sud.
Occupé par.. .. .. La division forestière du ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Frederic Charles Baker.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1915.
Loyer.. .. .. $80 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 178.—Prince-Albert, Sask.. .. .. Trois bureaux dans l'édifice Mitchell, au premier étage, avec les fenêtres donnant sur l'avenue Centrale et la rue 11me Est.
Occupés par.. .. .. Les ingénieurs du ministère des Travaux publics.
Bailleurs.. .. .. O'Connor & Sibbald.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er novembre 1914.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Les bailleurs fournissent le chauffage.
Le locataire paie les taxes.

N° 179.—Prince-Rupert, Sask.. .. .. Premier étage de l'édifice du bailleur, sur la 1re Avenue.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. Joseph Edward Merryfield.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1917.
Loyer.. .. .. $175 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et fournit le chauffage et les services du concierge.

N° 180.—Prince-Rupert, Sask.. .. .. Tout le rez-de-chaussée, avec les chambres du n° 1 au n° 9, inclusivement, sur le premier étage de l'édifice des bailleurs, désigné sous le nom "Federal Block".
Occupés par.. .. .. Les ministères du Revenu de l'Intérieur, de la Marine et Pêcheries, des Postes, des Douanes et des Travaux publics.
Bailleurs.. .. .. La Compagnie Northern B.C. Development.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juin 1916, avec l'option de le renouveler pour une autre année, aux mêmes conditions, en donnant avis, en écrit aux bailleurs, 6 mois avant l'expiration du bail actuel.
Loyer.. .. .. $500 par mois.
Les bailleurs paient les taxes et fournissent le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 181.—Québec, P.Q.. .. .. Bureaux dans l'édifice, 103 rue Saint-Jean.
Occupés par.. .. .. L'ingénieur des améliorations de la rivière Saint-Charles.
Bailleur.. .. .. Le 1er mai 1915.
Expiration du bail.. .. .. .. J. S. Bergeron.
Loyer.. .. .. $350 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

N° 182.—Québec, P.Q.. .. .. Tout le deuxième étage, 101 rue Saint-Jean, ainsi qu'une chambre de toilette.
Occupé par.. .. .. L'agent de colonisation.
Bailleur.. .. .. J. S. Bergeron et A. G. Verret.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 30 avril 1915. Le locataire a le droit de terminer le bail à la fin de chaque année en donnant avis par écrit avant le 15 janvier.
Loyer.. .. .. $450 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'éclairage.

Occupé par.. .. .. Le rez-de-chaussée (1,761 pieds carrés) et une partie du soubassement (1,216 pieds carrés) dans l'édifice Dominion, rue Saint-Pierre.
N° 183.—Québec, P.Q.. .. .. Station postale "B".
Bailleurs.. .. .. Dominion Fish and Fruit, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1918.
Loyer.. .. .. $3,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'enlèvement de la neige.

N° 184.—Québec, P.Q.. .. .. Une chambre de 15 x 14 dans la maison du bailleur.
Occupée par.. .. .. J. A. Simard, division des grains de semence, ministère de l'Agriculture.
Bailleur.. .. .. Mme M. M. Germain, 38 rue Sainte-Anne, Québec.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur fournit le téléphone, le service du téléphone, le concierge et une partie de l'ameublement, il paie le chauffage et l'éclairage.

N° 185.—Québec, P.Q.. .. .. Maison en brique et les terrains sur le chemin de la Petite-Rivière.
Occupée comme.. .. .. Maison pour le surintendant médical de l'hôpital d'immigration de Québec.
Bailleur.. .. .. John Jack.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1918.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 186.—Québec, P.Q.. .. .. Une chambre de 17 x 16 pieds, au n° 1 rue Couillard, étage supérieur.
Occupée par.. .. .. D. Blondeau, examinateur des casiers postaux.
Bailleur.. .. .. Mme O. Paris.
Expiration du bail.. .. .. .. Dans une lettre du 14 mai 1914, Mme Paris dit que le ministère pourra occuper ce local aussi longtemps qu'il le voudra, mais pas moins d'une année.
Loyer.. .. .. $20 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et les services du gardien.

N° 187.—Québec, P.Q.. .. .. Un mil huit cents pieds carrés à $1.25 le pied carré. Chambres 500, 501, 502 et 503 au cinquième étage de l'édifice des bailleurs, à l'angle des rues Saint-Joseph et de la Couronne, Québec.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur du district.
Bailleurs.. .. .. Quebec Railway, Light, Heat and Power Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1915 avec l'option de le renouveler pour un an aux mêmes conditions en donnant avis trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $2,250 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et les services de l'ascenseur et du concierge.



Entrepôt de vérification, Vancouver, C.-B.

N° 188.—Québec, P.Q. . . . . Trois chambres au troisième étage de l'édifice des bailleurs.
Occupées par. . . . . Les officiers de pilotage.
Bailleurs. . . . . La Cie de navigation Richelieu et Ontario.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er mai 1915.
Loyer. . . . . $55 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 189.—Québec, P.Q. . . . . Une chambre dans l'édifice de la Cie de navigation Richelieu et Ontario.
Occupée par. . . . . Le surintendant général des pilotes.
Bailleurs. . . . . La Cie de navigation Richelieu et Ontario.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er juin 1915.
Loyer. . . . . $180 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 190.—Québec, P.Q. . . . . Deux bureaux, 3me étage, 116 rue de la Côte de la Montagne.
Occupés par. . . . . Le capitaine Lachance, des officiers de l'école de navigation.
Bailleur. . . . . Arthur E. Scott.
Expiration du bail. . . . . . . Le 30 avril 1918 ; le locataire a le droit de terminer le bail le 1er mai de chacune des 4 années et 11 mois à commencer du 1er juin 1913, pourvu qu'un avis par écrit soit donné au bailleur le ou avant le 1er février précédent ; dans le cas où les propriétés seraient vendues, le bailleur a le droit de terminer le bail le 1er mai de chaque année en donnant avis par écrit le ou avant le 1er février précédent.
Loyer. . . . . $325 par année.
Le bailleur mettra en place les stores intérieurs et les entretiendra en bon état ; il posera et enlèvera en châssis doubles et les stores intérieurs. Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'éclairage, le chauffage et le nettoyage.

N° 191.—Québec, P.Q. . . . . Trois chambres, une voûte et vestibule, 23 rue Saint-Louis.
Occupés par. . . . . Archives.
Bailleur. . . . . Mlle Marguerite White.
Expiration du bail. . . . . . . Le 30 avril 1915.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 192.—Régina, Sask. . . . . Rez-de-chaussée dans l'édifice Foret, rue South Railway.
Occupé par. . . . . Bureau des messageries pour colis en douane et entrepôt de vérification.
Bailleur. . . . . Gabriel E. Foret.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er octobre 1915.
Loyer. . . . . $250 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et fournit le chauffage pour le devant du dit édifice.
Le locataire paie la lumière et les services du gardien.

N° 193.—Revelstoke, C.-B. . . . . Chambres 1, 4 et 5 au 2me étage, édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par. . . . . Les ingénieurs.
Bailleur. . . . . Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er février 1915, avec l'option de le renouveler pour douze mois de plus en donnant avis d'un mois, par écrit, mais pourra terminer le bail en aucun temps pendant cette extension, en donnant avis de 90 jours, par écrit.
Loyer. . . . . $75 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et les services du gardien.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 194.—Revelstoke, C.-B. . . . . Chambres 2 et 3 de l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par. . . . . Le garde-forestier en chef.
Bailleur. . . . . Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail. . . . . . . Le 16 décembre 1914.
Loyer. . . . . $50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et le nettoyage.

N° 195.—Ridgetown, Ont. .. .. Une partie de l'édifice municipal.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Ville de Ridgetown.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er décembre 1915.
Loyer.. .. .. $525 par année, dont $300 sont payés par le gouvernement et $225 par le maître de poste.
Les bailleurs paient toutes les taxes et fournissent le chauffage et l'éclairage aux frais du maître de poste, le coût ne dépassant pas $150 par année.

N° 196.—Roblin, Man. .. .. Deuxième étage, lot 6 dans la division 4 dans Roblin, Man. Plan enregistré n° 352.
Occupé par.. .. .. Le surintendant de la réserve Riding-Mountain.
Bailleur.. .. .. Frederick Young Newton.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er décembre 1916.
Loyer.. .. .. $27.50 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 197.—Rocky-Mountain.. .. .. Tout l'édifice en bois et couvert en tôle, rue Centre.
Occupé par.. .. .. Le surintendant des forêts.
Bailleur.. .. .. Mary Catherine Green, épouse de T. D. Green.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er octobre 1914; après, de mois en mois.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 198.—Sainte-Anne de Bellevue, P.Q... .. .. Chambre dans l'édifice municipal, de 25 x 25 pieds, avec l'usage du hangar pour le bois et le charbon.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Municipalité de Sainte-Anne de Bellevue.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juin, chaque année.
Loyer.. .. .. $250 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'enlèvement de la neige.
Le locataire paie le chauffage et l'éclairage.

N° 199.—Saint-Eustache, P.Q... .. .. Partie du premier étage de l'hôtel de ville—524 pieds et 3 pouces.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Saint-Eustache.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er février 1919.
Loyer.. .. .. $300 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes ,le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 200.—Saint-Félix de Valois, P.Q... .. .. .. Chambre d'en avant d'une maison lambrissée en brique, côté sud de la rue Principale.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Maxime Crépeau.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 23 février, chaque année.
Loyer.. .. .. $100 par année: $38 par le bureau de poste et $62 par le ministère des Travaux publics.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige du toit, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 201.—Saint-Gabriel de Brandon, P.Q... .. .. Premier étage d'une maison à l'angle nord des rues Michaud et Saint- Pierre.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Télesphore Michaud.
Expiration du bail.. .. .. .. $200 par année.
Loyer.. .. .. 1er septembre 1917, avec option de renouveler encore pour 5 ans aux mêmes termes.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'enlèvement de la neige du toit et le nettoyage.
Le locataire paie $48 par année au bailleur pour le chauffage.

N° 202.—Saint-Georges de Beauce, P.Q... .. .. Premier étage d'un édifice, 20 x 30 pieds.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Mme P. L. Moisan.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er septembre 1917, avec option de le renouveler pour 5 ans de plus aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $300 par année; $200 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et nettoyage.

N° 203.—*Saint-Jean de Matha, P.Q.*.. .. .. .. Maison en bois, 36 x 40 pieds, 2 étages, n° 300 du premier rang, Sainte-Louise.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J.-Baptiste Turcotte.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $44 par année: $19 par le maître de poste, et $25 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 204.—*Saint-Jean, N.-B*.. .. .. Trois chambres au troisième étage de l'édifice de la Chambre de Commerce, 162 rue Prince William.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur-résident, G. N. Steeves, en rapport avec les améliorations au havre.
Expiration du bail.. .. .. .. Chambre de Commerce, Saint-Jean.
Bailleur.. .. .. Le 1er juin 1916.
Loyer.. .. .. $300 par année.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 205.—*Saint-Jean, N.-B*.. .. .. Six bureaux à l'étage de l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupés par.. .. .. Dr Frink, M.V., du ministère de l'Agriculture, l'ingénieur de la Marine et des Pêcheries, les examinateurs et les seconds, et l'école de navigation.
Bailleur.. .. .. Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 206.—*Saint-Jean, N.-B*.. .. .. Deuxième étage de l'entrepôt n° 4 et de la rampe sur le quai.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 31 décembre 1914.
Loyer.. .. .. $2,105.32 par année.
Le locataire paie la cité de Saint-Jean pour l'eau fournie.

N° 207.—*Saint-Jean, N.-B*.. .. .. Un emplacement du bout supérieur de l'entrepôt n° 5, Sand-Point.
Occupé comme.. .. .. Site pour la construction d'un abri à Sand-Point, pour les débardeurs.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1918. Peut être renouvelé pour 7 années de plus, mais si le bailleur refuse de renouveler le bail, la cité paiera au locataire la somme dépensée pour les améliorations.
Loyer.. .. .. Deux centins par année.
Pas de taxes.

N° 208.—*Saint-Jean, N.-B*.. .. .. Loyer du terrain pour une partie de l'emplacement du bureau de douane.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean, N.-B.
Loyer.. .. .. $22 par année.

N° 209.—*Saint-Léonard, N.-B*.. .. .. Chambre dans la maison de l'inspecteur d'immigration.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur d'immigration.
Bailleur.. .. .. Ozite Roy.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $7 par mois.

N° 210.—*Sainte-Rose, P.Q*.. .. .. Rez-de-chaussée de l'école.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Sainte-Rose, P.Q.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1917, avec option de le renouveler pour cinq années aux mêmes conditions, sur le consentement mutuel des deux parties. Le bailleur a droit à un avis de 3 mois en cas de renouvellement.
Loyer.. .. .. $200 par année, dont $38 par le maître de poste et $162 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage et l'éclairage.

N° 211.—Saint-Stephen, N.-B. . . . . Des chambres dans l'édifice à l'angle des rues King et Water, avec l'usage du soubassement pour les combustibles, etc., et le droit d'entrée sur la rue Water.
Occupées par . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur . . . . D'abord, John D. Chipman; à présent, David Johnson.
Expiration du bail . . . . Le 13 août 1916.
Loyer . . . . $150 par année.

N° 212.—Saskatoon, Sask. . . . . Deux chambres dans les propriétés du bailleur avec l'usage de la ruelle pour l'entrée, ainsi que l'usage du lavabo avec les autres locataires.
Occupées par . . . . L'inspecteur des poids et mesures.
Bailleur . . . . John H. Cameron et Annie M. Johnstone.
Expiration du bail . . . . Le 11 novembre 1915, avec option de renouveler pour une année.
Loyer . . . . $126 par mois.
Les bailleurs paient le chauffage et l'éclairage.

N° 213.—Saskatoon, Sask. . . . . Les chambres nos 412 et 415 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la rue 21me et la 1re Avenue.
Occupées par . . . . Le surintendant du service des malles de chemin de fer et son personnel.
Bailleur . . . . Imperial Canadian Trust Co.
Expiration du bail . . . . Le 1er mai 1915, avec l'option de le renouveler pour une année aux mêmes conditions sur un avis de trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer . . . . $789 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et les services de l'ascenseur.

N° 214.—Saskatoon, Sask. . . . . Chambre n° 212 dans l'édifice à l'angle de la 21me rue et la 1re Avenue, désigné sous le nom de l'édifice Canada; superficie de plancher, 477 pieds carrés.
Occupée par . . . . Le bureau d'accise du Revenu de l'Intérieur.
Bailleur . . . . Imperial Canadien Trust Co.
Expiration du bail . . . . Le 1er novembre 1911.
Loyer . . . . $1,600 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, le nettoyage et le pouvoir électrique pour l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 215.—Saskatoon, Sask. . . . . Rez-de-chaussée, dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la 23me rue et la 2me Avenue; superficie du plancher, environ 4,000 pieds carrés.
Occupé par . . . . Le bureau de douane.
Bailleur . . . . Chester Thompson.
Expiration du bail . . . . Le 12 décembre 1915, avec option de renouveler pour une année sur un avis au bailleur trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer . . . . $500 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 216.—Saskatoon, Sask. . . . . Rez-de-chaussée et une partie du soubassement, édifice en brique et terra-cotta solide à l'angle nord-est de ela 20me rue et la 3me Avenue. Superficie du rez-de-chaussée, 1,664 pieds carrés; du soubassement, 678 pieds carrés.
Occupés par . . . . L'entrepôt de vérification.
Bailleurs . . . . J. H. C. Willoughby et A. J. E. Summer.
Expiration du bail . . . . Le 17 juin 1916.
Loyer . . . . $1,800 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, exceptée la taxe d'affaires, l'eau et le chauffage.

N° 217.—Saskatoon, Sask.. .. .. A l'angle nord-ouest de la 3me Avenue et la 22me rue, dans le nouvel édifice à l'épreuve du feu, avec le soubassement et le rez-de-chaussée seulement .
Occupés par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. Wilson Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er octobre 1915, avec option de renouveler pour une année aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $300 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage (à la vapeur).
Le locataire paie l'éclairage et les services du gardien.

N° 218.—Sherbrooke, P.Q.. .. .. Tout le premier étage d'un édifice portant les numéros civiques 3, 5 et 7, rue Albert. Superficie de plancher, 2,714 pieds carrés. Loyer équivaut à 36 centins par pied carré.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur des postes.
Bailleurs.. .. .. E. J. L. Page et James R. Sangster, faisant affaire sous le nom de "Page Printing and Binding Co.".
Expiration du bail.. .. .. .. Le 15 septembre 1918, avec l'option de le renouveler pour cinq ans aux mêmes conditions; mais le locataire a le droit de terminer le bail le 15 septembre 1917 ou le renouvellement du dit bail à la fin de la troisième ou de la quatrième année de la dite période de renouvellement en donnant un avis écrit trois mois avant le 1er mai 1917, ou avant l'expiration de la dite quatrième année en donnant un avis par écrit de l'intention de terminer ce bail à cette dite date ou de le renouveler à la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer.. .. .. $996 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage, le nettoyage, y compris les corridors et fournissent le pouvoir pour l'ascenseur à marchandises dont on peut se servir jour et nuit, avec les autres locataires.

N° 219.—Sherbrooke, P.Q.. .. .. Une partie de l'étage supérieur et l'usage de deux voûtes dans l'édifice du bailleur. Superficie de plancher, 1,863 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. L'ingénieur de district. ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Québec-Central.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er février 1917, avec l'option de le renouveler pour deux années en donnant avis par écrit trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $1,400 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, le nettoyage et les services de l'ascenseur .

N° 220.—Swan-River, Man.. .. .. La chambre du coin sud-ouest dans le bureau d'avocat du bailleur.
Occupée par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Occupé par.. .. .. Benjamin E. Rothwell.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 5 septembre 1915.
Loyer.. .. .. $15 par mois.

N° 221.—Swift-Current, Sask.. .. .. Deux magasins donnant sur la rue Railway, le magasin du coin et les quatre magasins adjacents au nord, situés sur le côté est de la 10me Avenue, 50 pieds sur la rue Railway et 70 pieds sur la 10me Avenue.
Occupés par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Geo. De la Salle, propriétaire de ranch, Calgary.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 20 novembre 1915.
Loyer.. .. .. $1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'assurance.

N° 222.—Swift-Current, Sask .. .. Partie du premier étage, nouvel édifice en brique sur le lot 10 du bloc 66; superficie du plancher, 2,200 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. .. J. A. Johnson.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er décembre 1915.
Loyer.. .. .. $2,100 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

No 223.—Trois-Rivières, P.Q. .. .. Premier étage d'un édifice, à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-Antoine. Superficie de plancher, 35 sur 23 pieds.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur des postes.
Bailleur.. .. .. Suc. 1001 des Chevaliers de Colomb.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1919. Loué pour cinq ans du 1er mai 1914, le locataire ayant le droit de terminer le bail à la fin de chaque année en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de l'année.
Loyer.. .. .. $420 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

No 224.—Toronto, Ont. .. .. Propriétés à 758, rue Queen.
Occupées par.. .. .. La station postale "G".
Bailleur.. .. .. Mme Mary A. Barrett.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er décembre 1914 et après, aux mêmes conditions, mensuellement, jusqu'à ce que la station postale "G", actuellement en voie de construction, à l'angle des rues Queen-Est et Saulter, soit prête à être occupée.
Loyer.. .. .. $200 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.

No 225.—Toronto, Ont. .. .. Bureaux nos 334, 335, 336, 611-2, 613-4, avec la voûte no 27, dans l'édifice du bailleur.
Occupés par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. Confederation Life Association.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 14 septembre 1916.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les services du gardien, et fournit l'usage de l'ascenseur.

No 226.—Toronto, Ont. .. .. Cinq bureaux au deuxième étage, 32 rue Front-Ouest. Superficie de plancher, 1,080 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. L'inspecteur des bateaux à vapeur.
Bailleur.. .. .. Geo. J. Foy, Lté.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 11 décembre 1915.
Loyer.. .. .. $1,300 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et les services du gardien.

No 227.—Toronto, Ont. .. .. Chambre 23 dans l'édifice Foy.
Occupée par.. .. .. Henry W. King, inspecteur des capitaines et seconds.
Bailleur.. .. .. Geo. J. Foy, Lté.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $30 par mois et $3.33⅓ par mois pour les services du gardien.

No 228.—Toronto, Ont. .. .. Une patrie du Dépôt Union avec l'usage du lavabo.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail.. .. .. .. D'année en année, du 1er janvier, mais les bailleurs ont le droit de le terminer en aucun temps en donnant un mois d'avis, par écrit.
Loyer.. .. .. $1,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes (exceptées les taxes sur les propriétés personnelles qui sont payées par le locataire), le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie l'eau.

No 229.—Toronto, Ont. .. .. Une partie du lot riverain no 48 sur le plan enregistré 5a, à l'angle sud-ouest des rues Front et Lorne, avec l'édifice de la compagnie.
Occupé par.. .. .. La station postale "A".
Bailleur.. .. .. Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail.. .. .. .. D'un mois à l'autre. Le chemin de fer aura le droit de terminer le bail en donnant un mois d'avis, par écrit, changé en trois mois d'avis quand on occupera l'espace additionnel, le 2 septembre 1910.
Loyer.. .. .. $200 par mois.
Le bailleur paie les taxes.

N° 230.—Toronto, Ont. .. .. Espace additionnel dans l'édifice de la gare Union, en plus de l'espace occupé actuellement.
Occupé par.. .. .. La station postale "A".
Bailleur.. .. .. Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail.. .. .. .. De mois en mois. Le bail de toutes les propriétés sera à l'avenir d'un mois à l'autre et pourra être terminé par aucune des parties sur trois mois d'avis, par écrit.
Loyer.. .. .. $100 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 231.—Toronto, Ont. .. .. Hôtel Little Union, 19 rue Simcoe.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Geo. B. Hance.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er avril 1916.
Loyer.. .. .. $127.50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 232.—Toronto, Ont. .. .. Rez-de-chaussée d'un édifice en brique à trois étages, sur le côté ouest de la rue Main, Toronto-Est, avec droit de passage dans la cour de l'entrée de côté jusqu'à la ruelle et droit de passage sur la ruelle en arrière de la rue Gerard.
Occupé par.. .. .. La station postale "H".
Bailleurs.. .. .. Andrew McMillan et Wm Costain.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er octobre 1918.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes et le chauffage.

N° 233.—Toronto, Ont. .. .. Rez-de-chaussée et soubassement de la propriété à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham.
Occupés par.. .. .. La station postale "E".
Bailleur.. .. .. Alexander Mullin.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er août 1916, avec l'option de le renouveler pour trois ans aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $1,440 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 234.—Toronto, Ont. .. .. Partie de la propriété dans l'édifice Rossin House, magasin n° 121 rue King-Ouest, avec le soubassement.
Occupée par.. .. .. La section postale "B".
Bailleur.. .. .. Compagnie de l'hôtel Rossin House.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 8 août 1915.
Loyer.. .. .. $1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 235.—Tronscona, Man. .. .. Rez-de-chaussée et soubassement de la partie centrale de l'édifice sur les lots 22, 23 et 24, dans le bloc 22, avec le terrain qui y est attaché.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Wm. McFarlane.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er avril 1918.
Loyer.. .. .. $900 par année, dont $650 par le ministère et $250 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 236.—Trois-Pistoles, P.Q. .. .. Partie du rez-de-chaussée de l'édifice municipal.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Municipalité de Trois-Pistoles.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement, le 1er octobre.
Loyer.. .. .. $100 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'enlèvement de la neige. La maîtresse de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 237.—Unity, Sask. .. .. Lots 27, 28 et 29 de la propriété 6, dans Unity.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Grand Trunk Pacific Development Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er avril 1931, avec l'option de le renouveler pour 21 ans au même loyer.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 238.—Vancouver, C.-B. . . . . Chambres 614, 615. 617 et 618 dans l'édifice Birks, au 6me étage; 1,118 pieds carrés à $1.46½ par pied carré.
Occupées par. . . . . Le surintendant des dragues.
Bailleurs. . . . . Wm. Massey Birks, John Henry Birks et Gerald Walker Birks, Montréal.
Expiration du bail. . . . . . . Le 30 novembre 1915.
Loyer. . . . . $1,620 par année.
Les bailleurs paient le chauffage, l'éclairage jusqu'à 29 lampes de 25 watts et les services du concierge et de l'ascenseur.

N° 239.—Vancouver, C.-B. . . . . Deux chambres, édifice Empire, 603 rue Hastings, Vancouver-ouest. Superficie de plancher, 748 pieds cubes.
Occupées par. . . . . Capitaine Charles Eddie, inspecteur des capitaines et seconds.
Bailleur. . . . . Julius A. Brown.
Expiration du bail. . . . . . . A la fin de chaque mois.
Loyer. . . . . $40 par mois.

N° 240.—Vancouver, C.-B. . . . . Chambre dans le dépôt du chemin de fer des bailleurs; 2,524 pieds carrés à $1.22 par pied carré.
Occupée par. . . . . Salle de triage du ministère des Postes.
Bailleur. . . . . Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . Cinq ans suivant la date d'occupation. Le bail est daté du 4 juillet 1914.
Loyer. . . . . $3,079.28 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 241.—Vancouver, C.-B. . . . . Trois chambres au 2me étage. Hangar de détention des Chinois adjacent au hangar. Le devant du quai n° 1, Vancouver, et droit d'accès sur la propriété du bailleur par les voies ordinaires.
Occupées par. . . . . Le bureau d'immigration et bâtisse temporaire de détention pour les immigrés ainsi que magasins.
Bailleur. . . . . Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . D'une année à l'autre, du 1er janvier.
Loyer. . . . . $25 par mois.

N° 242.—Vancouver, C.-B. . . . . Partie de l'anse Burrard contiguë au lot 135 du groupe 1, district de New-Westminster, dans la ville de Vancouver.
Occupée comme. . . . . Site d'une bâtisse de détention.
Bailleur. . . . . Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er mai 1934; renouvelable à l'expiration de tous les 21 ans.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 243.—Vancouver, C.-B. . . . . Cavité sous le trottoir, située sur le côté est de la rue Howe et ayant une superficie de 107 pieds.
Bailleur. . . . . Cité de Vancouver.
Expiration du bail. . . . . . . Aucun temps, sur avis d'un mois, par écrit.
Loyer. . . . . $5 à l'exécution du contrat, et $5.35 par année pour la permission accordée.

N° 244.—Vancouver, C.-B. . . . . Rez-de-chaussée de l'édifice au côté ouest de la rue Main entre la 16me et 17me Avenue, portant le numéro civique 3235 rue Main, ainsi qu'une chambre sur la 17me Avenue, de 18 x 65 pieds.
Occupés par. . . . . La station postale "C".
Bailleur. . . . . Geo. Wm. Dunlap.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er juillet 1915.
Loyer. . . . . $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'eau fournie par la municipalité de Vancouver-Sud, ainsi que le chauffage.

N° 245.—Vancouver, C.-B. .. .. Le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième étages, 749, rue Hastings-Est. Superficie totale de ce local et des propriétés louées en vertu du bail 9542: 5,814 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. La station postale "B", etc.
Bailleur.. .. .. Mme Robert Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. Chaque mois.
Loyer.. .. .. $335 par mois, jusque ce que le nouvel édifice soit prêt pour occupation. Remarque—Entre cette propriété et d'autres louées par Mme Hamilton, le loyer pour les deux ne devant pas excéder $600 par mois.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.

N° 246.—Vancouver, C.-B. .. .. Rez-de-chaussée de l'édifice à 249 rue Hastings.
Occupé par.. .. .. La station postale "B".
Bailleur.. .. .. Mme Robt. Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 15 avril 1918 (bail n° 9542).
Loyer.. .. .. $265 par mois pour les deux dernières années et $315 par mois pour les trois années suivantes.

N° 247.—Vermillion, Alta. .. .. Une partie des terrains de la gare du bailleur.
Occupée par.. .. .. Site de la salle d'immigration.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Nord-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Sur un mois d'avis du bailleur ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 248.—Victoria, C.-B. .. .. Partie du rez-de-chaussée et soubassement de l'édifice Belmont.
Occupés par.. .. .. La division des colis postaux pour la douane et le département des messageries.
Bailleur.. .. .. Belmont Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 3 juin 1915.
Loyer.. .. .. $200 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 249.—Victoria, C.-B. .. .. Chambres 505, 506 et 507 au 5me étage de l'édifice à l'angle des rues Government, Humboldt et Gordon. Superficie de plancher: chambre 505, 306 pieds carrés; chambre 506, 217 pieds carrés, et chambre 507, 306 pieds carrés.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. Belmont Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $110 par mois.
Le bailleur fournit l'eau et les services de l'ascenseur.
Le loyer est payable au bureau de Cross & Cie, les agents dûment nommés pour le présent, on à aucune autre place dans la cité de Victoria, désignée par les propriétaires.
Le locataire devra payer aux propriétaires tous les comptes pour l'eau, le gaz, le pouvoir ou la lumière électrique employés sur les propriétés louées, tel qu'indiqués par le compteur, le montant excédant ce nombre devant être fourni gratuitement par les propriétaires tel que ci-dessous spécifié.
Section 3, sous-section (2).—Les propriétaires s'engagent à éclairer les corridors, les espaces et passages publics, à chauffer la propriété et à fournir la lumière et l'eau pour l'usage du locataire et les services du concierge pour faire nettoyer la propriété, pourvu: que le montant de lumière électrique pour les dites propriétés louées fournie gratuitement n'excède pas un pouvoir de chandelle pour chaque 5 pieds carrés de superficie; le locataire paiera toute lumière artificielle fournie en sus de ce montant aux taux exigés, à Victoria.
Section 3, sous-section (4).—Les propriétaires devront fournir au locataire le pouvoir électrique requis pour faire fonctionner les machines approuvées par écrit par les propriétaires, le coût devant être payé par le locataire aux taux exigés, à Victoria.
Section 2, sous-section (11).—Il est stipulé que le locataire devra permettre au concierge ou autres employés des propriétaires d'entrer sur les propriétés pour les nettoyer.
Section 2, sous-section (13).—Les propriétaires ne seront pas responsables pour les dommages causés par l'eau ou fissures.
Section 2, sous-section (14) engage le locataire à ne se servir d'autre courant électrique pour la lumière ou le pouvoir ou d'autre lumière artificielle ou force motrice que ceux fournis par les propriétaires, le compteur étant posé par les propriétaires ou par leur ordre.
Section 2, sous-section (11) statue que les propriétaires ou leurs agents pourront entrer sur les propriétés pour les examiner ou y faire des réparations.

N° 250.—Victoria, C.-B. . . . . Chambre 504, au 5me étage de l'édifice à l'angle des rues Government, Humboldt et Gordon; 277 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Les ingénieurs du ministère des Travaux publics.
Bailleurs. . . . . Belmont Buildings, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er juillet 1916.
Loyer. . . . . $40 par mois.
Les bailleurs paient l'eau et les services de l'ascenseur.
Le loyer est payable au bureau de Cross & Cie, les agents dûment nommés pour le présent, ou à aucune autre place dans la cité de Victoria qui pourrait être désignée par les propriétaires.
Le locataire devra payer aux propriétaires tous les comptes pour l'eau, le gaz, le pouvoir ou la lumière électrique employé sur les propriétés louées, tel qu'indiqué par le compteur, le montant excédant celui enregistré devant être fourni gratuitement par les propriétaires, tel que ci-dessous spécifié.
Section 3, sous-section (2).—Les propriétaires s'engagent à éclairer les corridors, les espaces et les passages publics, à chauffer les propriétés et à fournir la lumière et l'eau pour l'usage du locataire et les services du concierge pour faire nettoyer les propriétés, pourvu: que le montant de lumière électrique pour les dites propriétés louées fournie gratuitement n'excède pas un pouvoir de chandelle pour chaque 5 pieds carrés de superficie; le locataire paiera toute lumière artificielle fournie en sus de ce montant aux taux exigés, à Victoria.
Section 3, sous-section (4).—Les propriétaires devront fournir au locataire le pouvoir électrique requis pour actionner les machines approuvées, par écrit, par les propriétaires, le coût devant être payé par le locataire aux taux exigés, à Victoriaa.
Section 2, sous-section (11) statue que le locataire devra permettre au concierge ou aux autres employés des propriétaires d'entrer sur les propriétés pour les nettoyer.
Section 2, sous-section (13).—Les propriétaires ne seront pas responsables pour les dommages causés par l'eau ou fissures.
Section 2, sous-section (14) engage le locataire à ne servir d'autre courant électrique pour la lumière ou le pouvoir ou d'autre lumière artificielle ou force motrice que ceux fournis par les propriétaires, le compteur étant posé par les propriétaires ou par leur ordre.
Section 2, sous-section (11) statue que les propriétaires ou leurs agents pourront entrer sur les propriétés pour les examiner ou y faire des réparations.

N° 251.—Victoria, C.-B. . . . . Un abri dans l'un des hangars du quai du Pacifique-Canadien pour bâtisse de fumigation.
Bailleur. . . . . Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $2.50 par mois.

N° 252.—Victoria, C.-B. . . . . Trois étages à l'angle des rues Langley et Broughton, édifice Ames-Holding.
Occupés par. . . . . Entrepôt temporaire de vérification.
Bailleur. . . . . Alexander James Coholan McDermott.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er janvier 1915, avec l'option de le renouveler pour deux ans à des conditions acceptable aux deux parties.
Loyer. . . . . $500 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 253.—Victoriaville, Qué. . . . . Emplacement de drain.
Bailleur. . . . . Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . La permission peut être annulée en aucun temps.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 254.—Virden, Man. . . . . Ecole.
Occupé par. . . . . Bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . District scolaire de Virden, Man.
Expiration du bail. . . . . . . Le 15 mars 1915.
Loyer. . . . . $250 par année.

N° 255.—Wadena, Sask. . . . . Lots 5 et 6, propriété 23, à l'angle de l'avenue Railway et la 3me rue, dans Wadena.
Occupés par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . McKenzie, Mann Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er janvier 1918. Le locataire devra évacuer en aucun temps sur 30 jours d'avis et une proportion du loyer sera remboursée.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 256.—Westmount, P.Q.. .. .. Logement à l'angle des rues Sainte-Catherine et Green, à 166, 168 et 172 avenue Green et à 4200 rue Sainte-Catherine, Westmount.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 14 décembre 1914.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'écalirage, l'enlèvement de la neige et l'arrosage des rues.
Le locataire paie l'eau.

N° 257.—Weymouth, N.-E.. .. .. Edifice appartenant au bailleur, au côté ouest du chemin principal et au côté sud du pont,
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Thomas C. Rice.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juin 1915.
Loyer.. .. .. $200 par année, dont $100 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 258.—Wilkie, Sask.. .. .. Emplacement pour la salle d'immigration.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Aucun bail n'est enregistré au ministère, mais un loyer a été payé annuellement à l'avance jusqu'au 27 janvier 1915.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 259.—Windsor, Ont.. .. .. Chambres 1 et 2 au deuxième étage de l'édifice de la banque de la Nouvelle-Ecosse, sur le côté nord de la rue Water, avec l'usage du corridor de l'escalier ou le passage de la rue Water et l'usage du cabinet et des lavabos.
Occupées par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. La banque de la Nouvelle-Ecosse.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 30 juin 1915.
Loyer.. .. .. $225 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.

N° 260.—Windsor, Ont.. .. .. Une partie de l'édifice du bailleur à l'angle sud-est de l'avenue Ouellette et de la rue London.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district, ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. La Compagnie Heintzman.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 2 octobre 1919, avec l'option d'évacuer sur avis donné trois mois avant l'expiration de la troisième année qui commence le 2 octobre 1914.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 261.—Winnipeg, Man.. .. .. Trois chambres au 5me étage de l'édifice Ashdown, nos 501, 504 et 508.
Occupées par.. .. .. Les ingénieurs du ministère des Travaux pupublics.
Bailleur.. .. .. J. H. Ashdown Hardware Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $62 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.
Le locataire paie les taxes spéciales.

N° 262.—Winnipeg, Man.. .. .. Chambre additionnelle dans l'édifice Bawlf.
Occupée par.. .. .. Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur.. .. .. N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $35 par mois.

N° 263.—Winnipeg, Man.. .. .. Des bureaux au 3me étage et un petit magasin au 2me étage de l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupés par.. .. .. Le service hydrographique.
Bailleur.. .. .. N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er décembre 1918, le locataire ayant le privilège de terminer le bail à la fin de la troisième année (le 1er décembre 1913) ou de la quatrième année (le 1er décembre 1917) en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer.. .. .. $225 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau le chauffage, l'éclairage, l'assurance, le nettoyage et les services de l'ascenseur.

Nº 264.—Winnipeg, Man. .. .. Deux chambres dans l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupées par.. .. .. Le bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. .. N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. Aucun temps, sur 30 jours d'avis.
Loyer.. .. .. $105 par mois.

Nº 265.—Winnipeg, Man. .. .. Sept chambres, nos 400, 402, 404, 240, 210, 208 et 214 dans le vieil édifice Grain Exchange.
Occupées par.. .. .. Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur.. .. .. N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. Sur un mois d'avis, du 1er du mois.
Loyer.. .. .. $90 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et le balayage.

Nº 266.—Winnipeg, Man. .. .. Bureau nº 406 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de l'avenue Portage et la rue Edmonton.
Occupé par.. .. .. Les archives.
Bailleur.. .. .. Wm. James Boyd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 31 mars 1916.
Loyer.. .. .. $47.50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, les services du concierge et le nettoyage. Le locataire paie l'éclairage.

Nº 267.—Winnipeg, Man. .. .. Bureau (15 x 16 pieds; 240 pieds carrés) dans l'édifice Boyd.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur des pêcheries.
Bailleur.. .. .. W. J. Boyd.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $27 par mois.

Nº 268.—Winnipeg, Man. .. .. Deuxième étage de l'édifice Boyd, à l'angle de la rue Portage. Superficie de plancher, 1,467 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. La commission des chemins de fer.
Bailleur.. .. .. Wm. J. Boyd.
Expiration du bail.. .. .. .. Date du bail, le 1er juin 1914, un an de la date d'occupation.
Loyer.. .. .. $1,830 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le pouvoir électrique.
Le locataire paie l'éclairage.

Nº 269.—Winnipeg, Man. .. .. Chambre dans l'édifice de la Compagnie Dominion Express.
Occupée par.. .. .. La station postale "A".
Bailleur.. .. .. Chemin de fer du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 11 juillet 1916, mais il peut être terminé en aucun temps par le bailleur en donnant un mois d'avis, par écrit, au locataire.
Loyer.. .. .. $2,992.66 par année.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie les taxes.

Nº 270.—A propos de l'arsenal de Winnipeg, terrain loué à Tyndall, Man. .. .. Adjacent à la salle Carter, les magasins de la Compagnie Aldenger pour emmagasiner le matériel du manège de Winnipeg.
Bailleur.. .. .. Carter Hayy Alderger Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Il durera tout le temps que ce terrain sera requis pour le même but.
Loyer.. .. .. $1 pour la période.

Nº 271.—Winnipeg, Man. .. .. Le logement et dépendances, à l'angle sud-ouest de l'avenue Portage et la rue Aubrey, constituant les deux magasins à l'ouest du magasin du coin dans le dit édifice.
Occupés par.. .. .. La station postale "D".
Bailleur.. .. .. C. W. Cooper.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 31 mars 1915.
Loyer.. .. .. $150 par mois.
Le locataire paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 272.—Winnipeg, Man. . . . . Tout le logement et ses dépendances, désignés sous le n° 103 Osborne, "Adelaid Block".
Occupées par. . . . . La station postale "C".
Bailleur. . . . . Sir R. P. Roblin.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er février 1915.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 273.—Winnipeg, Man. . . . . Chambre, 28 x 75 pieds, au soubassement du dépôt Union.
Occupée par. . . . . Bureau postal.
Bailleur. . . . . Winnipeg Joint Terminals.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er septembre 1917, avec l'option de le renouveler pour un autre terme de 5 ans aux mêmes conditions.
Loyer. . . . . $2,416 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'éclairage.

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES HAVRES ET LES RIVIERES

Y COMPRIS

LES SERVICES DES BASSINS DE RADOUB, DES DRAGUEURS, DES CHEMINS, PONTS, ARPENTAGES ET LEVES DES PLANS, DANS TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 28 septembre 1914.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 31 mars 1914.

Ces travaux comprennent: la construction et la réparation de quais, jetées, môles, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des grèves; l'amélioration des ports et des rivières par le dragage; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat; la construction et l'entretien des bassins de radoub, la construction, l'entretien et le fonctionnement des glissoires et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords, et des ponts construits sur les grands chemins qui relèvent du gouvernement fédéral dans les territoires du Nord-Ouest; l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques, l'arpentage proprement dit et le levé des plans, les études topographiques et examens ordinaires, y compris les mesurages géodésiques, les nivellements de précision et toutes les opérations nécessaires à la préparation des plans, rapports et estimations; l'essai des ciments, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EUGENE LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMAGUADEES-POND.

L'étang d'Amaguadees (baie Castle), dans le comté de Cap-Breton (nord), se trouve sur le côté nord de la Baie de l'Est, formant le bras oriental du lac Grand-Bras-d'Or.

Les travaux construits à cet endroit comprennent un quai formé d'une pile avec travée, de 192 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, s'étendant jusqu'à une profondeur de 14 pieds au niveau de l'eau basse du lac. Sur ce quai il y a un hangar de 10 x 16 pieds, pour emmagasiner les marchandises expédiées ou apportées par le steamer *Bluehill,* qui à chaque quinzaine fait escale à cet endroit pendant la saison de navigation, et qui a un service de correspondance avec le chemin de fer Intercolonial à Grand-Narrows.

Le ministère a aussi fait construire un pont de 100 pieds de longueur, y compris les abords, par 20 pieds de largeur, traversant l'embouchure de l'étang; il a construit en même temps une route d'un demi-mille de longueur pour relier le quai au chemin public.

Durant l'exercice 1913-1914, on a dépensé la somme de $300.00 pour des travaux à la journée, dans le but de réparer et d'améliorer la route conduisant du quai jusqu'à la voie publique.

AMHERST.

Port-Amherst est situé au fond de la baie de Chignecto, près de l'embouchure de la rivière La-Planche, à environ deux milles et demi de la ville d'Amherst. Cette ville est probablement la plus importante, la plus prospère et la plus active au point de vue industriel, des villes de la Nouvelle-Ecosse, et, comme c'est un centre manufacturier de quelque importance, on voit facilement que son agrandissement requiert essentiellement des moyens de transport convenables par eau. Amherst compte environ 12,000 habitants.

En 1904, le ministère a construit un quai sur pilotis en ce lieu, qui comprend un tronçon de 249 pieds de longueur et de 36 pieds de largeur au sommet, et qui s'étend du revêtement jusqu'au bord du chenal. Le quai proprement dit commence à l'extrémité du large du premier tronçon, et avance, du côté de la mer, sur une longueur de 300 pieds, en longeant le bord de terre du chenal. Il a 50 pieds de largeur et une hauteur de 44 pieds à son extrémité du large et de 28 pieds de hauteur à sa partie du côté de terre.

Pendant l'exercice 1907-08, le ministère a construit un autre quai établi à environ 350 pieds au-dessus du vieux quai. Le second ouvrage a 360 pieds de longueur, 64 pieds de largeur et une hauteur de 28 pieds à son extrémité du large. Il a été établi sur pilotis disposés en chevalets écartés de 7½ pieds d'axe en axe. La face de cet ouvrage et son extrémité extérieure est à pilotis jointifs.

Pendant le présent exercice, on a voté le montant de $4,000 en vue d'enlever le vieux quai, et on vota aussi le montant de $10,000 dans le but d'allonger la pile n° 2 de 250 pieds plus en avant.

Au cours du présent exercice, le contrat pour le prolongement a été adjugé à la compagnie Maple Leaf Lumber, Limitée, d'Amherst, pour la somme de $16,444. Comme le contrat ne fut adjugé que tard dans la saison, on procéda aux travaux pendant la première partie de l'exercice 1914-1915.

Au cours du présent exercice, on a dépensé la somme de $2,599.95 pour démolir et enlever la pile n° 1. Quoique l'ouvrage fût très difficile, il a été exécuté d'une manière satisfaisante. Les travaux ont été commencés le 9 juin 1913, et complétés le 31 janvier 1914.

L'entrée de ce havre est difficile et on a jugé nécessaire de couper un coin de la pointe de cette entrée. On estima que la section contenait 12,000 verges cubes, mesure prise sur les lieux. On passa un contrat avec M. E. R. Reid, de Saint-Jean, pour l'exécution de ces travaux au cours de l'exercice 1911-12. Dans cette année, cependant, les conditions ont été telles qu'il a été impossible de procéder à l'ouvrage. Pendant l'exercice 1912-13, on a enlevé 8,652 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Ceci équivalait à 7,460 verges cubes. Pendant l'exercice dernier, on a enlevé 4,000 verges cubes, et 1,970 verges cubes de matériaux de plus ont été enlevés des bassins du quai. L'ouvrage pour l'enlevement des débris des bassins a été commencé le 7 avril 1913, et fini le 19 avril 1913. L'autre ouvrage pour compléter le contrat de M. Reid, s'élevant à 4,000 verges cubes de débris, a été commencé le 28 mai 1913, et complété le 30 juillet 1913. La distance du charroyage est en moyenne de 1¼ mille. Les déblais étant composés d'un mélange d'argile et de vase, et quoique l'enlèvement des deux ou trois pieds du sommet fût facile, le reste était si dur qu'il résista aux attaques du godet, de sorte que souvent il a dû être brisé au moyen de dynamite. Je comprends que d'autres

opérations dans ce port vont être exécutées par le ministère lui-même avec son propre outillage. Les grandes marées atteignent ici 40 pieds; les mortes mers, 33 pieds.

ANDERSON'S-COVE.

Anderson's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite crique presque imperceptible dans la côte, sur la rive sud de la baie de Fundy, à 16 milles à l'est de Digby-Cut, à 2 milles à l'est de Litchfield, et à 2 milles à l'ouest de Parker's-Cove. La petite colonie qui est appelée Hillsburn en ce lieu, comprend, dans un rayon d'un mille, une population de 150 âmes qui a recours presque exclusivement à la pêche pour sa subsistance.

Afin de procurer un abri sûr à leurs bateaux, qui sont souvent brisés ou détruits à cause du manque de protection, le ministère, en 1905-06, a commencé la construction d'un brise-lames à Anderson's Cove, lequel a été prolongé en 1906-07, en 1908-09, en 1911-12, et encore en 1912-13.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,999.59 pour achever le prolongement de 42 pieds de longueur construit en 1911-12, et pour l'exécution d'un autre prolongement de 60 pieds de longueur, de 26 pieds de largeur et de 20 à 25 pieds de hauteur..

(Des détails complets des dépenses et des prolongements, etc., sont donnés dans les rapport du ministère pour l'exercice 1911-12.)

En 1913-14, un montant de $2,000 a été dépensé pour construire une parapet ou garde-lames, de 264 pieds de longueur, sur le côté du large du brise-lames, et pour un lambrissage de la même longueur. On a rempli avec du bois, des fascines et de la pierre une brèche qu'une tempête avait faite, en janvier 1913, au centre de l'ouvrage.

La longueur totale du brise-lames en ce lieu, est aujourd'hui de 414 pieds; sa largeur est de 26 pieds, et sa hauteur, de 7 à 25 pieds. Il a été solidement construit en encaissement de bois indigène, revêtu entièrement et chargé de pierres. Les grandes marées parviennent ici à 28 pieds.

ANNAPOLIS.

Annapolis-Royal, comté d'Annapolis, est la plus ancienne des villes de la province de la Nouvelle-Ecosse, ayant été fondée en 1605; elle est agréablement située au fond du bassin d'Annapolis, et sur le côté sud de la rivière de ce nom. Sa population est d'environ 2,000 âmes. C'est le centre d'une des régions les plus fertiles de la Nouvelle-Ecosse.

En 1905-06, le ministère a dépensé $9,346.22 pour la construction d'un débarcadère sur l'emplacement d'un ancien débarcadère à Annapolis. (Pour les détails, voir le rapport annuel de 1909-10.)

En 1913-14, un montant de $241.43 a été dépensé en réparations générales et diverses à la partie supérieure du quai, y compris le plancher et le couronnement, ainsi que le renouvellement de 4 défenses que des bateaux avaient brisées.

Brise-glaces.

En 1907-08, le ministère a dépensé $12,942.59 pour l'achat et la livraison de bois créosoté, dans le but de construire ces brise-glaces dans la rivière à un quart de mille environ en amont des quais de la ville, afin de protéger la navigation contre les glaces mouvantes.

Le 18 mai 1909, on a signé un contrat au montant de $46,736, avec la *Nova Scotia Construction Company,* de Sydney, N.-E., pour la construction des premiers trois brise-glaces sur la rive de la rivière, du côté d'Annapolis. Ces travaux ont été achevés en août 1910.

En mars 1911, on a adjugé l'exécution des brise-glaces n°s 4 et 5 à E. R. Reid, au prix de $37,300, travaux qui ont été achevés le 17 août 1912.

Le 11 octobre 1913, un contrat fut passé avec MM. Archibald et Reid pour la construction des brise-lames n°s 6, 7, 8, 9 et 10 afin de compléter la série. Le montant du contrat était de $34,700. Les travaux ont été commencés le 29 septembre 1913, et l'on a complété le dernier brise-glaces en béton le 7 janvier dernier. Avant la fin du mois, on a placé des pierres perdues autour des bases des brise-glaces afin de les protéger contre la glace et l'affouillement, et les moules ont été enlevés.

Ces brise-glaces sont tous du même type. Leur hauteur est de 35 à 75 pieds et la partie supérieure, sur une hauteur de 27 pieds, se constitue invariablement en un bloc de béton, à partir de 5 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, jusqu'à 5 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux (les grandes marées montant de 27 pieds) La partie inférieure des brise-glaces n°s 1 à 5 inclusivement est posée sur une substructure en encaissement de bois carré créosoté, chargé de pierre. Les brise-glaces n°s 6 à 10 sont en béton du fond au sommet. La base de chaque brise-glaces est protégée à son pourtour par un talus ménagé en pierres perdues. Les angles des brise-glaces sont protégés par un revêtement de pièces de merisier et un blindage de tôle à chaudière. Tous les brise-glaces à l'exception du n° 6, sont de forme rectangulaire, et ils ont de 8 à 13 pieds de largeur au couronnement et 27 pieds de longueur. Le brise-glaces n° 6 est de forme hexagonale à la base, et de forme ronde dans les 20 pieds supérieurs. Vu l'ampleur de la marée et ses courants alternatifs, les travaux ont été très difficiles à exécuter.

ANTIGONISH LANDING.

Antigonish-Landing est situé à la tête du port d'Antigonish, à 1½ mille environ. par terre, du village d'Antigonish.

Avant la confédération, un petit quai fut construit à l'endroit connu sous le nom de "Landing", avec une chaussée d'accès de 290 pieds de longueur, et un petit ponceau. On a amélioré ce petit havre au moyen de dragage.

En 1913-14, la somme de $992.95 a été dépensée pour construire un quai sur le site du vieux quai et refaire la chaussée et le ponceau. Ce quai a 40 pieds de largeur et 36 pieds de longueur, comprenant 28 pieds d'ouvrage en caisson et 8 pieds en pilotis. Il y a trois pieds d'eau au bout du quai à l'extrême marée basse.

Les grandes marées montent de 4 pieds.

Dépense totale jusqu'au 31 mars 1914: $992.95.

ARICHAT.

Arichat est le chef-lieu du comté de Richmond. Il se trouve sur la rive nord du havre d'Arichat, côté sud de l'île Madame.

Le havre est spacieux et bien abrité par des îles au large. Deux chenaux d'accès y conduisent. Le chenal de l'ouest, quoique n'ayant que 600 pieds de largeur est plus facile; celui du sud a 1,800 pieds de largeur, mais il est obstrué par des battures.

Le 13 juillet 1910, on passa un contrat pour la construction d'un quai et d'un entrepôt en cet endroit au montant de $16,176.

L'ouvrage fut commencé le 23 septembre 1910, et terminé le 8 septembre 1911.

L'ouvrage comprend un abord en pierre, long de 131 pieds et large de 30 pieds; un quai avec piles et travées, long de 144 pieds et large de 30 pieds qui se termine par un L, aussi formé de piles et de travées de 90 x 50 pieds, et d'un entrepôt de 80 x 25 pieds situé sur le L. La longueur de la face donnant sur le chenal aura 120 pieds, offrant un tirant d'eau de 19 pieds à basse mer; la substructure des caissons est construite en bois rond créosoté.

Au cours de l'année 1912-1913, une somme de $589.59 a été dépensée pour réunir les matériaux nécessaires, pour la construction d'un mur de soutènement en pierre et en béton en avant de la propriété du gouvernement; on a construit 40 pieds linéaires de ce mur. Pendant 1913-14, la somme de $293.49 a été dépensée, à la journée, pour construire un autre 40 pieds de ces travaux.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles au sud-ouest du cap Georges.

Les travaux en cet endroit consistent en un appontement sur le côté nord, et en, un brise-lames sur le côté sud d'une anse.

Le ministère améliora l'ouvrage qui fut entrepris par le gouvernement provincial avant la confédération. L'appontement a une longueur de 544 pieds, y compris un abord long de 272 pieds, dont les 117 pieds plus près du rivage, sont en pierraille et fascines, et le reste en pierraille avec des murs de soutènement, toute la construction étant protégée des deux côtés par un talus en pierre. L'appontement proprement dit, aussi de 252 pieds de longueur, est construit en encaissement et sa largeur varie de 40 à 42 pieds. Il est fortifié et protégé, sur le côté de la mer, par un bloc en encaissement, de 24 x 24 pieds, à son extrémité extérieure, et par un talus en pierre, de 3 dans 1, établi à partir du niveau de la haute mer.

En 1910-11-12, un montant de $5,176.64 a été dépensé pour réparer l'approche et environ 80 pieds de la face extérieure du quai, ainsi que pour renouveler le lest et faire des réparations générales aux différentes parties du quai. On a aussi acheté le bois créosoté et une partie du lest pour un prolongement projeté de 41 par 40 pieds, dans 8 pieds d'eau à mer basse. Ce prolongement devait avoir une substructure en bois créosoté et devait être lambrissé avec du bois franc et du bois créosoté, ainsi que complètement lesté.

En 1912-13 un montant de $1,565.74 a été employé pour démolir et reconstruire avec une substructure en bois créosoté, 80 pieds de la face extérieure du quai, sur une largeur de 20 pieds et une profondeur moyenne de 10 pieds.

En 1913-14, on a dépensé $1,105.36 pour réparer le quai et le renforcer de manière à pouvoir recevoir le prolongement projeté; $785.86 pour acheter 300 verges cubes de grosses pierres de champ, et $343.68 pour l'achat du bois indigène, rond et équarri, qui sera nécessaire pour la construction du prolongement.

ARNOLD-COVE.

L'anse Arnold est située sur le côté est du havre de Jeddore, à 4 milles en bas de Oyster-Pond et à 45 milles à l'est d'Halifax. Les pêcheurs se servent de cet endroit comme lieu de refuge pendant les tempêtes.

Du dragage fut fait à l'entreprise par la "Nova Scotia Dredging Co.", autrefois Alfred Hefleur, jusqu'à une profondeur de 9 pieds pour fournir un mouillage sûr aux bateaux de pêche.

44,605 verges cubes, mesure de chaland de sable et de vase, ont été draguées, au coût de 29 centins par verge, et l'ouvrage fut fait entre juin 1913 et janvier 1914. Coût total de l'ouvrage, $12,935.45.

AVONPORT.

Avonport, comté de King, village d'environ 250 habitants adonnés à l'agriculture, est situé sur la gauche ou rive sud de la rivière Avon, près de son embouchure, et sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic*, à 12 milles au nord-ouest de Windsor, chef-lieu de Hants. On trouve à Avonport une briqueterie qui produit annuellement deux ou trois millions de briques. Un petit quai en encaissement de 300 pieds de longueur, de 22 à 25 pieds de largeur au couronnement, et de 17 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, laquelle reste à sec aux basses eaux des grandes marées ordinaires, a été construit en ce lieu avant la confédération. La mer marne ici de 45 pieds.

Depuis que le ministère a pris le contrôle de cet ouvrage, en 1880, on a dépensé plusieurs sommes légères pour les réparations et les réfections dont les détails se trouvent dans le rapport de 1908-1909.

En 1912-1913, on a dépensé la somme de $2,000 pour l'exécution d'un prolongement au quai. La longueur de ce prolongement est de 36 pieds sur le côté d'amont, de 42 pieds sur le côté d'aval; sa largeur est de 40 pieds et sa hauteur de 17 à 19 pieds. On a aussi réparé généralement l'ancienne partie de l'ouvrage, y compris son revêtement jointif sur une longueur de 54 pieds.

En 1913-1914, un montant de $300 a été dépensé pour des réparations urgentes au quai, comprenant: 25 défenses, plusieurs solives et autres pièces de bois placées dans la partie supérieure du quai. Sur le côté nord du quai, on a renouvelé le lest sur une longueur de 100 pieds, et quelques madriers du plancher.

RIVIÈRE AVON.

La rivière Avon, comté de Hants, est une rivière très importante, qui se jette dans le bassin des Mines et où se fait sentir le mouvement des eaux de la mer. Le ministère conserve en bon état une digue directrice un peu en aval du pont qui franchit cette rivière à Windsor, chef-lieu du comté. Pendant l'exercice 1912-13, le ministère, pour protéger la berge ouest de la rivière, dépensa en ce lieu la somme de $2,028.94. Les travaux exécutés consistent dans un ouvrage de protection en fascines de 1,500 pieds de longueur, construit par tronçons de 50 à 100 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 20 pieds de hauteur. On construisit un prolongement à cet ouvrage, vis-à-vis le quai du gouvernement, de 100 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur. L'ouvrage semble donner le résultat qu'on en attendait. On disposa les fascines par rangées de 2 pieds d'épaisseur, lesquelles deux ou trois marées successives recouvrirent de vase sur une épaisseur d'environ 2 pieds; après quoi, on posa un autre lit de fascines; et encore, alternativement, par le même procédé jusqu'à ce qu'on eût atteint une hauteur ou épaisseur de 20 pieds.

En 1913-14, $2,973 furent dépensés pour construire un ouvrage de protection additionnel, en fascines, sur une longueur de 1,600 pieds et une largeur de 50 à 200 pieds. Ces fascines furent posées à marée basse, en lits de 25 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur. Quand un de ces lits fut recouvert de vase déposée par la marée, d'autres lits de fascines furent posés jusqu'à ce qu'une hauteur de 10 à 20 pieds fut atteinte.

L'ouvrage fut commencé en août et terminé le 14 octobre 1913.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit-Bras-d'Or, près de l'entrée du chenal de Saint-Patrice.

En 1907-8, le ministère construisit, à cet endroit, un quai de 284 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse du lac. Ce quai comprenait: une chaussée d'accès, de 64 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur; un ouvrage en caisson, avec substructure en bois créosoté, de 50 pieds de longueur, par 40 pieds de largeur; un prolongement en pilotis de bois créosoté, de 170 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur; avec deux débarcadères, de 32 et 64 pieds de longueur, par 8 pieds de largeur, respectivement, l'un sur chaque côté de l'extrémité intérieure du quai, et tous deux construits sur des pilotis en bois créosoté.

Le dessus du quai est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse du lac, qui monte d'environ 15 pouces.

En 1908-9-10, le terrain du quai a été entouré d'une clôture, drainé, exhaussé et nivelé; le vieux hangar aux marchandises a été réparé et disposé pour un bureau, une salle d'attente et une chambre de bagage. On a, de plus, construit sur l'extrémité intérieure du quai un nouvel entrepôt, de 48 x 34 pieds; et un mur de soutènement en caisson a été partiellement érigé sur le devant de la propriété en face du havre .

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, un montant de $399.97 a été dépensé, à la journée, pour parachever l'ouvrage en caissons, le quai et le mur de soutènement et peinturer la clôture autour de la propriété.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $58.18 a été dépensée pour des réparations temporaires au plancher du quai.

Dragage.

La drague du gouvernement *Cap-Breton* fut envoyée à Baddeck pour enlever des tas de pierres et des restes de caissons qui se trouvaient à différents endroits dans le havre. Du 1er au 10 juin 1912, la drague a enlevé 4,900 verges cubes, mesure de chaland, de pierres et vieux billots. D'après un contrat passé avec la *Atlantic Dredging Co., Ltd.,* le 14 novembre 1913, la drague *Pepperell* (du type " clam-shell ") a commencé à travailler à Baddeck, pour enlever un banc situé à l'est du quai McDonald, et pour prolonger le chenal du côté du rivage, à l'est du quai public. La drague y a travaillé deux jours et a enlevé complètement le banc situé près du quai McoDnald, mais on découvrit qu'il y avait des pièces de bois et des vieux pilotis enfouis près du quai public et les travaux durent être abandonnés car ce genre de drague ne convient pas pour ces travaux. Pendant cette période, la drague a enlevé 390 verges cubes, mesurées sur place, de sable, glaise et pierres, au taux de 50 centins par verge cube, formant un total de $195.

Les substances draguées, mesurées dans le chaland, formaient 490 verges cubes, donnant un facteur d'expansion d'environ 25 pour 100.

BAILEY'S-BROOK.

Bailey's-Brook, comté de Pictou, tire son nom d'un cours d'eau considérable qui se jette dans le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de l'entrée du havre de Merigomish, et à 6 milles à l'ouest d'Arisaig.

Les travaux entrepris en 1902-03 pour protéger le chenal, consistaient en un brise-lames érigé sur le côté sud-est, long de 240 et large de 20 pieds à la plate-forme, et s'étendant jusqu'au niveau de l'eau basse, et en un épi sur le côté ouest, long de 130 pieds et large de 12, établi à l'eau basse. Ces travaux ont été complétés en 1904-5.

En 1905-6 et en 1906-7, on a dépensé $3,982.17 pour l'achat des matériaux, qu'on employa à la construction d'un prolongement à l'épi, et qui a 164 pieds de longueur et 17 pieds de largeur, avec un "L" de 14 pieds de longueur à l'extrémité extérieure.

En 1908-9, on a dépensé $4,143.88 pour la construction d'un prolongement long de 130 pieds et large de 20, aux travaux de protection établis sur le côté est; pour la construction d'un ouvrage de pilotis et de fascines établis sur la crête de la rive, et s'étendant de 90 pieds à partir d'un point près de l'extrémité intérieure et presqu'à angle droit des travaux de protection, et pour un prolongement de 95 pieds en fascines et pilotis, établi à l'intérieur des travaux de protection.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $802.59 pour la construction d'une palée jointive autour de l'ouvrage de pilotis et de fascines.

En 1913-14, la somme de $200.85 a été dépensée pour du dragage à la main et pour poser du nouveau lest dans le brise-lames de l'est qui avait été endommagé.

BAKER'S-POINT.

Baker's-Point (East-Jeddore), comté d'Halifax, a une population d'environ 600 habitants, disséminés le long du côté est du havre de Jeddore, environ 30 milles à l'est d'Halifax et 10 milles à l'ouest de Ship-Harbour. Les habitants sont des pêcheurs; leur flottille comprend 10 goélettes et un certain nombre de petits bateaux. Le havre est excellent et offre un bon abri et un accès facile, le chenal a de 20 à 40 pieds de profondeur et de 800 à 1,000 pieds de largeur.

Au cours de l'exercice financier terminé le 30 juin 1904, le département a dépensé un montant de $1,403.88 pour construire un quai en pilotis de 100 pieds de longueur

et de 25 pieds de largeur, avec un retour en L à l'extémité extérieure, donnant une longueur de face de 40 pieds. La hauteur de l'ouvrage est de 20 pieds sur la face extérieure, donnant une profondeur d'environ 10 pieds à l'eau basse des grandes marées. En 1904-5, un montant de $928.07 fut dépensé pour des réparations au quai, qui avait été sérieusement endommagé par la glace. En 1907-08, une somme de $827.70 fut dépensée pour la construction d'une pile en caissons, de 20 pieds de largeur, 40 pieds de longueur et de 13 à 19 pieds de hauteur, en bas du coin nord du quai, afin d'empêcher d'autres dommages par la glace. En 1908-09 une deuxième pile en caissons fut construite pour protéger le quai, cette pile a 22 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 13 à 15 pieds de hauteur. Un hangar à marchandises de 15 par 22 pieds fut aussi construit pour l'usage des expéditeurs. En 1910-11, un montant de $47.05 fut dépensé pour faire des réparations aux défenses, aux pilotis et pièces de garde du quai.

Au cours de l'année 1913-14, une somme de $101.20 fut dépensée pour faire des réparations diverses au quai, pour poser un nouveau plancher et de nouvelles défenses.

L'ouvrage fut fait en décembre et janvier.

Dragage.

La *Nova Scotia Dredging Co.* a fait du dragage à cet endroit, entre le 1er et le 31 mai 1913 et les 13 et 14 janvier 1914, jusqu'à une profondeur de 10 pieds, afin de fournir un bassin pour les vaisseaux, près du quai.

2,300 verges cubes de vase et de galets ont été enlevées à 50 centins par verge cube.

Dépenses totales pour l'exercice financier: $1,150.25.

BARRINGTON-PASSAGE.

Barrington, dans le comté de Shelbourne, est situé à 45 milles au sud-est de Yarmouth et à 25 milles au sud-ouest de Shelbourne. Sa population est d'environ 700 âmes. Les principales industries sont la pêche et l'agriculture. C'est un port d'escale important pour les steamers côtiers, et le terminus du service de traverse entre la terre ferme et l'île Cap-Sable.

Le quai privé à cet endroit n'ayant pour ainsi dire aucune profondeur d'eau aux basses mers des hautes marées, le ministère fit construire, en 1888-89, un quai s'étendant sur les battures en vase qui sont à sec, à mer basse, jusqu'au chenal de Sherose. Ce quai a en tout une longueur de 1,051 pieds et une largeur de 20 pieds au sommet, à l'exception de l'avant-bloc qui a 70 pieds de largeur sur 30 pieds de longueur, avec 12 pieds d'eau au bout du large, à mer basse des hautes marées. L'extrémité de terre, sur une longueur de 140 pieds est construite de billots ronds et en caissons remplis de pierre; le reste est construit sur des pilotis en chevalets espacés de 15 pieds d'axe en axe. Il y a sur l'extrémité du large un entrepôt de 35 pieds de longueur sur 20 de largeur.

Au cours de l'exercice dernier, la somme de $800 a été dépensée. L'ouvrage a été commencé vers le 15 septembre et continué jusque vers le 21 novembre. On remplaça 1,500 pieds de lambrissage de 3 pouces et dans le milieu du quai, on posa un trottoir de madriers de 2 pouces sur une longueur de 1,051 pieds. On remplaça aussi 200 pieds de pièces de garde, des soliveaux extérieurs et environ 20 défenses et on plaça 10 défenses neuves. On nivela le plan incliné du côté du quai afin de permettre aux vaisseaux de décharger du charbon à l'extrémité de ce côté. Les travaux entiers ont été exécutés d'une manière satisfaisante.

Il y a 9 pieds d'eau aux grandes marées et 5½ pieds aux mortes mers.

BATTERY-POINT.

Battery-Point, comté d'Annapolis, petite colonie de pêcheurs qui compte environ 150 âmes, est situé sur le côté est de Digby-Gut, à environ 4 milles au nord-est de la ville de Digby, et à 16 milles au sud-ouest d'Annapolis.

En 1904-05, le ministère a commencé à Battery-Point, la construction d'un brise-lames pour y protéger la flottille de pêche, laquelle se compose d'environ 40 à 50 bateaux. On a prolongé cet ouvrage en 1905-06, 1906-07 et 1910-11, et sa longueur est aujourd'hui de 190 pieds, sa largeur de 26 à 30 pieds et sa hauteur de 8 à 29 pieds. Il a été solidement construit en un encaissement de bois indigène, chargé de lest, et on a revêtu sa partie inférieure au moyen de madriers créosotés de 4 pouces pour protéger l'ouvrage contre les ravages du limnoria lignorum. En 1911-12, le ministère a dépensé $2,709.87 pour commencer la construction d'un second brise-lames, qu'on a établi à environ 200 pieds au sud du premier, dans le but de protéger Battery-Point contre les tempêtes venant du sud.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,998.89 pour le prolongement du brise-lames sud en ce lieu, au moyen d'un caisson supplémentaire, long de 70 pieds, large de 30 pieds, et haut de 22 à 29 pieds.

En 1913-14, un montant de $625.98 a été dépensé pour compléter ce prolongement de 70 pieds. Les grandes marées montent de 27 pieds, les mortes-mers de 23 pieds.

BAXTER-HARBOUR.

Baxter-Harbour, comté de King, est un petit havre sur le côté sud du chenal "Minas", dans la baie de Fundy, à mi-chemin entre Scott-Bay et Hall-Harbour, ou à six milles de ces deux endroits. Le village a une population d'environ 200 habitants, s'occupant de pêche et d'agriculture.

Le havre est simplement une petite échancrure de la côte, avec un petit quai ou brise-lames sur un côté et une pointe de roches sur l'autre, laissant un passage d'environ 180 pieds, par où les petites goélettes peuvent entrer à marée haute.

Le petit brise-lames construit il y a plusieurs années par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial, étant tombé en ruines, ce ministère, en 1905-06, dépensa une somme de $2.258.69 pour construire un brise-lames solide en caissons sur l'emplacement du vieux. L'ouvrage, n'était pas entièrement fini à la fin de l'exercice financier, lequel a 100 pieds de longueur, 26 pieds de largeur et de 5 à 20 pieds de hauteur, il est chargé de lest et bien pourvu de défenses.

En 1913-14, on a dépensé $2,998.22 pour construire un prolongement de ce brise-lames. Cette partie nouvelle a 50 pieds de largeur, de 23 à 25½ pieds de hauteur et de 25 à 28 pieds de largeur. Elle est construite en un caisson solide. On a aussi fait quelques réparations à l'extrémité du brise-lames près du rivage.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, comté de Victoria, est située à l'extrémité nord de l'île du Cap-Breton.

A la tête de la baie et séparé de celle-ci par une batture de sable, de gravier et de pierre, se trouve un petit lac ou étang assez profond de ¾ de mille de longueur et ½ mille de largeur.

Afin de rendre cet étang accessible aux bateaux de pêche et leur servir de havre, en 1908-9, un contrat fut adjugé pour creuser un chenal à travers la batture, jusqu'à deux pieds au-dessous de la mer basse, et 50 pieds de largeur au fond; aussi pour construire des piles de protection le long du chenal de chaque côté de l'entrée extérieure. Ces piles, de 290 pieds de longueur chacune, et de 8 pieds de hauteur à mer basse, sont en caissons, et les substructures en bois créosoté. Les travaux exécutés jusqu'à la fin de l'année 1908-9 comprenaient le parachèvement des piles et environ la moitié de l'excavation du chenal proposé.

Comme on décida de compléter ce creusage à la journée, les entrepreneurs ont été déchargés de leur contrat, et pendant l'exercice 1913-14, la somme de $2,726.07 a été dépensée pour la construction d'un garde-lames en bois sur le côté est du quai de l'est, de 4 pieds de hauteur, pour empêcher le sable d'être balayé dans le chenal à l'intérieur; on creusa aussi le chenal jusqu'à une profondeur de 1½ pied au-dessous de l'eau basse.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie de Saint-Georges, à 15 milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1892-93, un contrat fut adjugé pour la construction d'un nouveau quai. L'ouvrage sous contrat fut complété et on améliora les approches du quai par du dragage que le ministère fit avec ses dragues en 1893-94.

Le quai neuf a 442 pieds de longueur, comprenant 33 pieds de maçonnerie brute, 319 pieds d'ouvrage en caissons à parements ouverts, de 25 pieds de largeur, avec travées intermédiaires, et 90 pieds en caissons à parements jointifs, formés de deux piles de 60 x 30 pieds, placées à angles droits. La substructure de caissonns à parements ouverts et du caisson extérieur à parements jointifs est en pin jaune créosoté de la Caroline du Nord; la superstructure est en bois indigène. Au bout du quai il y a 11 pieds d'eau à l'extrême eau basse.

Les grandes marées montent de 4 pieds. Après que ce quai eut été fini, les caissons à parements ouverts et à parements jointifs ont tassé considérablement, principalement sur le côté nord.

En mai et juin, 1896, on a dépensé la somme de $348.37 pour remettre au niveau requis 127 pieds de l'ouvrage en piles et travées, et faire quelques réparations peu importantes au plancher entre les piles extérieures à parements jointifs.

En 1913-14, la somme de $2,500.37 a été dépensée pour renouveler le bois rongé par les tarets dans la substructure de la pile extérieure et dans quelques-uns des caissons des abords; et aussi pour mettre de nouvelles solives de plancher, un autre plancher, des pièces de couronnement, des traversines, des longrines et des parements neufs jusqu'à 142 pieds du bout intérieur du quai.

BEAR-COVE.

Bear-Cove, comté de Digby, est une petite anse de pas plus de 400 pieds de profondeur, située à l'entrée du la baie Sainte-Marie, dans la baie de Fundy. Elle se trouve à 23 milles au nord de Yarmouth, et à mi-chemin entre Cape-Cove, au sud, et Meteghan au nord; c'est-à-dire, à environ 5 milles de chacun de ces deux derniers endroits. Le village compte, dans un rayon d'un mille, environ 200 habitants, qui dépendent principalement de la pêche pour leur subsistence.

En 1906-07, le ministère a dépensé $5,748.92 pour la construction d'une brise-lames en ce lieu. La partie en encaissement de l'ouvrage a 160 pieds de longueur, de 20 à 28 pieds de largeur et de 8 à 16 pieds de hauteur. L'abord qui est formé d'une levée en enrochements, a 120 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 3 à 8 pieds de hauteur.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $599.79 pour remplacer la chaussée d'accès en enrochements par un ouvrage en encaissement de 100 pieds de longueur.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $392.27 pour enlever une chaîne de rochers le long de l'ouvrage dans le but d'offrir un abri aux bateaux qui sont jetés à la côte.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $500.03 pour faire sauter et enlever une autre chaîne de rochers le long de l'ouvrage, afin d'améliorer le mouillage des bateaux de pêche. On a enlevé dans ces travaux 450 verges cubes de matières.

En 1913-14, on a dépensé un montant de $1,496.79 pour l'achat des matériaux qui devront servir à la construction d'un prolongement du brise-lames, lorsque l'argent nécessaire sera voté en 1914-15.

Les grandes marées montent de 18 pieds.

BEAR-POINT.

Bear-Point, dans le comté de Shelbourne, est situé à environ 6 milles à l'ouest de Barrington et à 4 milles au nord de Clarks-Harbour. Il a une population de 400 âmes.

En 1900-01, le ministère a construuit un quai-brise-lames neuf. Au cours de l'exercice dernier, le ministère a dépensé $1,678.45 pour construire un prolongement. Tel que construit en premier lieu, le quai consistait en des abords de 57 pieds de longueur sur 24 de largeur au sommet, avec un ouvrage en caisson continu de 70 pieds de longueur à parements ouverts et rempli de pierre; cette partie avait une largeur de 19 pieds sur une hauteur de 19 pieds, à l'extrémité extérieure.

Le prolongement construit pendant l'exercice dernier a la forme d'un L, de 40 pieds de largeur sur 31 pieds de longueur. Il est aussi construit en un caisson continu et a 20 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure; le tout a été construit d'une manière satisfaisante.

L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 22 novembre 1923.

Il y a 10 pieds d'eau aux grandes marées et 6½ pieds aux mortes mers.

BEAR-RIVER.

Bear-River, comté de Digby, village qui compte environ 1,500 habitants, est situé sur la rivière de l'Ours, à 3½ milles au-dessus de son embouchure, là où elle se jette dans le bassin Annapolis. On fait un grand commerce de bois à Bear-River, lequel est expédié en grande partie aux ports des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud, et dont l'expédition s'élève annuellement à environ 8,000,000 de pieds m.p. Le village se trouve mi-partie dans le comté d'Annapolis et mi-partie dans le comté de Digby, la rivière de l'Ouest marquant la ligne de division entre ces deux comtés. Le village est situé à 15 milles au sud d'Annapolis. La rivière est navigable à haute mer pour les vaisseaux d'un tirant d'eau de 16 pieds. La mer marne ici de 27 pieds, mais à basse marée on ne trouve plus dans la rivière qu'un courant d'eau douce et une profondeur de 3 ou 4 pieds au village, et les vaisseaux chargés de bois de commerce se trouvent à sec à leurs quais.

En 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $4,667.07, pour l'achat d'un quai et de son emplacement en ce lieu, et pour y commencer la construction d'un quai public, afin de faciliter le commerce local et l'exportation. Sur ce montant, on a dépensé $1,800 pour l'achat du terrain et du quai existant en ce lieu, et $2,867.07 pour démolir le vieil ouvrage et le reconstruire. Le nouveau quai, qui n'est pas encore achevé, a été solidement construit en encaissement de bois indigène. Il a été établi dans le sens du cours de la rivière. Sa longueur est de 85 pieds, sa largeur de 20 pieds et sa hauteur de 22 à 24 pieds.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $2,837.92 pour compléter la construction du quai public sur le site de l'ancienne structure qui avait été achetée de H. H. Marshall. Le vieux quai a été partiellement démoli pour faire place au nouveau qui a 80 pieds de longueur sur la face et 110 pieds de profondeur, à angles droits avec le chemin public, sur une hauteur de 20 à 24 pieds le long de la rivière, où il y a 18 pieds d'eau à marée basse ordinaire. Les grandes mers montent de 27 pieds. Le quai est construit en caisson solides, rempli d'un lest de pierre et avec du gravier sur le sommet.

BEAR-TRAP.

Le havre de Bear-Trap est situé sur la côte sud-est du comté de Lunenburg, à peu près à mi-chemin entre les villes de Liverpool et de Lunenburg, ou à seize milles de chacune de ces villes, et à un demi-mille au nord-est de l'entrée de l'anse Broad.

A proprement parler, ce n'est pas un havre, car il est ouvert sur la mer, mais plutôt une petite dentelure de la côte, profonde de 600 pieds.

Bear-Trap n'est habité par des pêcheurs de l'anse Broad que pendant la saison de la pêche.

En 1885, le ministère a dépensé $200 pour creuser un chenal (175 pieds de long, 10 pieds de large, et 5¾ pieds de profondeur aux hautes eaux ordinaires du printemps),

de l'extrémité de la baie à un étang situé du côté le plus élevé de la route, et ce, afin de permettre aux bateaux des pêcheurs de gagner l'étang et de s'y abriter contre les bourrasques du sud et de l'est.

En 1894-5, on a dépensé $40 pour rouvrir le chenal que les vagues avaient rempli de sable et de gravier.

En 1907-8, le ministère a dépensé $837.34 pour rouvrir le chenal navigable, qui fut fait en 1885, et pour construire deux petits massifs en encaissement qui doivent en protéger l'embouchure. Ces massifs ont respectivement 50 et 72 pieds de longueur; ils ont chacun 12 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur à leur extrémité extérieure.

En 1913-14, un montant de $399.97 a été dépensé pour draguer à la main un chenal de 249 pieds de longueur et 20 pieds de largeur à une profondeur de ½ à 1½ pied au-dessous de l'eau basse des grandes marées. Les matériaux enlevés ont été du roc de 6½ pieds.

BEAVER-HARBOUR.

Cet endroit est situé dans le comté d'Halifax, environ 60 milles à l'est d'Halifax; la population est de 300 à 400. C'est un district agricole et pêcheur; on s'occupe aussi du commerce de bois.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, un montant de $2,137.69 fut dépensé pour la construction des abords du quai public projeté et pour l'achat de bois, en vue de la construction de l'ouvrage principal au cours du prochain exercice financier. Les abords ont une longueur de 70 pieds par 20 pieds de largeur et ont une hauteur moyenne de 6½ pieds.

L'ouvrage fut commencé en décembre 1913 et suspendu le 28 mars 1914.

BEAVER-RIVER.

Beaver-River, comté de Digby, est un village d'environ 400 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Ce village est situé sur la côte de la baie Ste-Marie, à Digby. La petite rivière, qui se décharge à cet endroit, passe à travers une grève de gravier; et, autrefois, ce banc de gravier a fini par entraver ce cours d'eau presque complètement à marée basse.

En 1886-87, le ministère a commencé certains travaux pour remédier à ces inconvénients et améliorer l'embouchure de la rivière. Le premier ouvrage a été la construction d'un petit brise-lames, et le creusage d'un passage à travers le gravier. Le brise-lames fut construit sur le côté sud afin de garder le gravier et empêcher la batture de se former de nouveau.

En 1888-89, on a dépensé la somme de $1,500 pour prolonger le brise-lames de 100 pieds, faire une palée en pilotis jointifs sur la face nord, et construire un petit quai sur le côté nord de l'embouchure de la rivière.

En 1891-92, un montant de $450 a été employé pour réparer le brise-lames principal.

En 1900-1, un autre prolongement de 30 pieds a été construit au brise-lames, au coût de $1,080.04.

En 1901-2, le ministère a dépensé $2,097.46 pour des réparations et des améliorations consistant à prolonger vers le large les deux brise-lames. Celui du côté sud a été allongé de 50 pieds, par 25 pieds de largeur et de 15 à 17 pieds de hauteur. Le brise-lames nord a été prolongé de 22 pieds, par 18 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur. On a aussi fait quelques réparations peu importantes au brise-lames du nord, près du rivage.

En 1906-07, un montant de $99.49 a été dépensé, et $1,999.97, en 1908-09, pour faire les réparations et les renouvellements nécessaires.

En 1913-14, il a été dépensé une somme de $1,999.45 pour reconstruire l'extrémité du brise-lames sud, près du rivage, et le prolonger plus avant du côté de terre au moyen d'un caisson de 90 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et de 6 à 12 pieds de hauteur. Les grandes marées montent de 15 pieds.

BLACK-POINT.

Black-Point, comté de Richmond, est situé sur la côte sud de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton, à environ 15 milles à l'est du canal de Saint-Pierre.

Le 26e jour de novembre 1910, on passa un contrat avec A. W. Gerroir et K. Sweet, d'Antigonish, N.-E., au montant de $7,166, pour la construction d'un brise-lames sur le côté sud de la pointe, afin de protéger le mouillage des bateaux de pêche en cet endroit.

L'ouvrage a été commencé le 20 juillet 1911, et parachevé d'une manière satisfaisante le 11 novembre.

Le brise-lames a 378 pieds de longueur et atteint 6 pieds de profondeur aux basses eaux. Sa largeur est de 16 pieds sur une longueur de 150 pieds, à son extrémité du rivage, et de 24 pieds sur le reste de la longueur vers le large, et il comprend un encaissement continu de bois rond à substructure créosotée, à ballastage plein et à revêtement jointif sur le parement regardant la mer et sur celui de l'extrémité du large.

Durant l'année 1912-12, un montant de $500 a été dépensé pour replacer dans le bout extérieur du brise-lames le lest qui avait été emporté pendant une bourrasque.

Durant l'exercice 1913-14, la somme de $730.87 a été dépensée, à la journée, pour placer des broussailles au fond des parties vides de ces travaux, les remplir avec de la grosse pierre et pour placer des grandes pierres le long de la surface contre la mer pour empêcher l'affouillement du fond sableux.

BLACK-ROCK.

Black-Rock, comté de Colchester, est un petit établissement de pêcheurs situé à l'embouchure de la rivière Shubenacadie, à 10 milles de Truro. Sa population est d'environ 70 habitants.

Pendant l'exercice de 1913-14, la somme de $998.57 a été dépensée pour construire un quai en caisson pour servir de débarcadère au bateau-traversier. Ce quai a 80 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, avec un plan incliné sur le côté est. Il est entièrement rempli de lest et lambrissé sur tous les côtés; sa hauteur moyenne est de 9 pieds.

Les travaux commencés au mois d'août ont été complétés le 14 septembre 1913.

BLANCHE.

Blanche, dans le comté de Shelbourne, est un lieu de pêche, d'environ 350 habitants, qui se trouve à la pointe Verte, sur la rive ouest du havre du Nègre. Pendant l'exercice 1912-13, le ministère commença la construction d'un brise-lames à Blanche pour protéger le débarquement sur la grève, qui est le seul endroit dans cette localité où les pêcheurs peuvent atterrir. Quand le temps le permettait, les pêcheurs pouvaient utiliser ce point de débarquement; mais quand le vent soufflait tempête, ou par les grosses mers, l'embarquement et le débarquement les exposaient à tous les risques et périls.

Pendant cet exercice, on dépensa la somme de $1,998.90 pour ces travaux. La plupart des matériaux ont été achetés et une longueur de 160 pieds du brise-lames a été construite.

Au cours de l'exercice dernier, la somme de $752.77 a été dépensée pour compléter les 140 pieds extérieurs. Les travaux ont été commencés le 21 juillet et ont cessés le 27 août 1913. Les travaux entiers sont complets et ont été exécutés d'une manière satisfaisante. Le brise-lames est un ouvrage en caisson continu de 300 pieds de longueur au sommet avec 12 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Il y a un fruit de 1 dans 4 sur le côté du large et de 1 dans 12 à l'intérieur. Les travaux sont remplis de lest jusqu'au sommet, munis de défenses doubles et avec les deux côtés fortement assujétis.

Il y a 8 pieds d'eau aux grandes marées et 5½ pieds aux mortes mers.

BLUE-ROCK.

Blue-Rock, comté d'Antigonish, est situé sur le côté sud de la baie Saint-Georges, à deux milles et demi environ à l'est de l'entrée du havre de Tracadie, et à six milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

L'ouvrage en ce lieu consiste en un brise-lames dont la longueur est de 316 pieds et la largeur de 16½ pieds à 17 pieds au sommet, avec talus de 1 dans 1, du côté de mer, partant du sommet de la construction en inclinant jusqu'à un pied au-dessous du niveau des hautes eaux, et avec talus de pierre de 1½ dans 1 à partir de ce dernier point jusqu'à 175 pieds ou à une distance près de 20 pieds de l'extrémité extérieure.

En 1913-14, la somme de $1,199.93 a été dépensée pour construire l'extrémité extérieure du brise-lames, renouveler quelques pièces à l'intérieur des caissons, et remplacer les madriers, le lambrissage et le lest que la mer avait emportés pendant les tempêtes.

BLUE-ROCKS.

Blue-Rocks, comté de Lunenburg, est un petit établissement de pêche, situé dans la baie de Lunenburg, à 4 milles environ de la ville de Lunenburg. La population est d'environ 300 habitants qui vivent presque tous de l'industrie de la pêche. Le havre, qui est tout simplement un abri formé par une petite île de rochers près du rivage, est très exposé à la mer aux deux entrées de l'est et de l'ouest. Afin de protéger la flotte des vaisseaux de pêche, à cet endroit, le ministère a dépensé la somme de $4,144, durant l'exercice de 1909-10, pour la construction d'un brise-lames entre la terre ferme et l'île, à l'extrémité est du havre, fermant ainsi l'entrée de ce côté afin de procurer un havre très commode.

En 1911-12, un montant de $8,207.66 a été employé pour la construction d'un brise-lames pour protéger l'entrée ouest du havre. L'ouvrage complet a 220 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et de 10 à 18 pieds de hauteur. Les travaux ont été donnés à l'entreprise.

En 1913-14, un montant de $601.66 a été dépensé pour prolonger le brise-lames du côté du rivage. Cette addition a 62 pieds de longueur, commençant avec 25 pieds de largeur et rétrécissant jusqu'à 12 pieds de largeur à l'extrémité du rivage. Elle a une hauteur moyenne de 5 pieds.

BLUFF-HEAD.

Bluff-Head, comté de Yarmouth, est situé sur la côte, à l'embouchure de la baie de Fundy, à environ 5 milles de Yarmouth, et à mi-chemin entre la pointe Cheggogin, au sud, et Sandford, au nord, ou à une distance d'environ un mille et demi de chacun. C'est un petit établissement d'environ 200 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $2,005.17 pour construire un abri à la flottille des bateaux de pêche. Ce brise-lames a 130 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et de 4 à 9 pieds de hauteur; c'est une structure en encaissement solidement construite, remplie de lest, et protégée par un garde-lames de 4 pieds de hauteur sur le côté faisant face à la mer.

Les travaux furent commencés le 1er septembre 1908, et suspendus le 25 novembre 1908.

Les grandes marées sont à 18 pieds.

En 1910-11, on a dépensé $2,215.90 pour construire un prolongement au brise-lames construit en 1908-09. Le nouveau bloc a une longueur de 100 pieds, une largeur de 20 pieds au sommet, et une hauteur de 10 à 12 pieds. Il est construit solidement en encaissement du type ordinaire, rempli de lest et protégé par un garde-lames de 4½ pieds de hauteur sur le côté de la mer.

Commencés le 1er septembre, les travaux furent achevés le 22 novembre 1911.

En 1913-14, le ministère a dépensé la somme de $3,367.81 pour prolonger de 60 pieds le brise-lames dans la direction du large. Ce prolongement a 30 pieds de largeur par 15 à 18 pieds de hauteur; il est construit en caisson de bois rond. Une pile en caisson a été aussi construite à l'extrémité du brise-lames près du rivage pour empêcher la mer de ronger la grève; cette pile a 80 pieds de longueur, de 10 à 20 pieds de largeur et de 5 à 8 pieds de hauteur.

BOULARDERIE-CENTRE.

Boularderie-Centre, dans le comté de Victoria, est situé sur la rive sud du chenal du Grand-Bras-d'Or, à environ 8 milles à l'ouest de l'entrée de l'océan Atlantique et à 10 milles à l'est de l'entrée dans le lac Petit-Bras-d'Or.

Le 25 avril 1901, on a signé un contrat pour la construction d'un quai, qui a été terminé le 30 juin 1902.

Le quai a 164 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un "L" à l'extrémité du large, de 20 x 20 pieds, et consiste en des abords en pierre, en terre et en gravier, de 10 pieds de longueur; d'un aboutement en caissons, de 30 pieds de longueur; de deux blocs en caissons, de 20 pieds, et d'un bloc extérieur, de 24 sur 40 pieds, avec des ouvertures de 20 pieds entre les blocs reliés et couverts par des planchers. L'aboutement et les blocs, construits de bois rond, sont créosotés jusqu'au niveau de l'eau haute, bien remplis de lest et munis de défenses. Les deux blocs extérieurs sont protégés par un lambrissage jointif.

La profondeur le long du quai sur le chenal est de 13 pieds à eau basse. Les grandes marées atteignent 2 pieds.

Pendant 1902-3-4, un chemin, de 2,100 pieds de longueur, a été construit à partir du quai jusqu'au chemin principal, et pendant 1904-05, une clôture de poteaux et de fil de fer a été construite sur chaque côté du chemin. Pendant 1913-14, la somme de $74.50 a été dépensée pour réparer temporairement le plancher du quai, en le renouvellant avec 2,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces.

BROAD-COVE-MARSH.

Broad-Cove-Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au sud du havre Margaree.

Le quai, lors de son parachèvement en 1888, s'étendait sur 400 pieds et à 12 pieds et 10 pouces a eau basse. Il a été sérieusement endommagé en 1894 et a été subséquemment emporté jusqu'à 207 pieds du bout intérieur. En 1894-5-6, les 207 pieds intérieurs ont été réparés et renforcés et en 1897-8, un petit montant a été dépensé pour des réparations.

Quand on commença les réparations, en 1904-5-6, seulement 100 pieds des travaux restaient. Pendant les années 1904-5-6, un prolongement de 123 pieds de longueur a été construit et lambrissé avec des parements jointifs entre les défenses, sur chaque côté à l'extrémité du large. En 1907-08, la somme de $409.60 a été dépensée pour renouveler les soliveaux de plancher et pour couvrir les pièces de couronnement sur les 100 pieds intérieurs du quai.

Pendant l'exercice 1910-11, la somme de $274.85 a été dépensée pour replacer du lest, des soliveaux et des pièces de couronnement à l'extrémité du large du quai, et pendant 1913-14, la somme de $199.56 a été dépensée pour des réparations générales au quai.

BROOKLYN.

Brooklyn ou Herring-Cove, comme on désignait ce lieu autrefois, est situé sur la rive est de la baie de Liverpool. Cette baie resserrée et où existe une barre de

sable à l'entrée offre, dans l'anse de Brooklyn, le seul mouillage sûr quand elle est convenablement protégée. Le village compte environ 400 habitants, qui s'occupent de la pêche, de l'agriculture et de l'exploitation du bois de commerce.

Entre 1899 et 1902, le ministère a construit un quai neuf sur l'emplacement du vieux quai construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Cette structure consiste en des abords ou d'un banc de roches de 77 pieds de longueur, en un caisson continu de 160 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur au sommet, et en chevalets de pilotis couvrant une longueur de 48 pieds sur 32 pieds de largeur au sommet, à l'exception des 32 pieds extérieurs qui portent une largeur de 56 pieds, au sommet. Il y a une hauteur de 22 pieds au bout du large.

Au cours de l'exercice 1911-12, un petit peu plus de $700 ont été dépensés pour réparer ces travaux, qui ont été commencés le 11 août et terminés le 10 septembre 1913.

L'ouvrage fait cette année est comme suit: le sommet en entier, les soliveaux, les gardes-corps et les pièces de couronnement des chevalets, sur les derniers 120 pieds, ont été renouvelés; environ 20 défenses et 15 pilotis de support ont aussi été renouvelés.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées et 4½ pieds aux mortes mers.

Brise-lames.

En 1879, le ministère construisit en ce lieu un brise-lames qui coûta environ $70,000. Cet ouvrage avait été construit en encaissement; mais l'action du *teredo navalis* détériora les pièces de l'encaissement, lequel s'écroula graduellement; en sorte que cet ouvrage constituait un danger pour la navigation et ne servait plus de protection. On peut faire de ce havre un lieu de refuge en le protégeant suffisamment, et c'est le seul point d'escale pour la navigation, sur la côte de l'Atlantique de la Nouvelle-Ecosse, entre les ports d'Halifax et de Shelburne, et la question de son amélioration prend une importance nationale. Le 9 septembre 1911, on a passé un contrat avec la *Nova Scotia Construction Company, Limited,* la chargeant de la construction d'un brise-lames en ce lieu. Cette compagnie transféra l'entreprise à la compagnie Falconer et McDonald, d'Halifax. L'acte de transfert a été reconnu par un arrêté du conseil du 11 novembre 1911, et mis à effet le 19 décembre 1911.

A part ce contrat, le ministère en passa un autre avec la compagnie du Canada Ciment, Ltée, de Montréal, pour livraison d'une quantité suffisante de ciment pour la construction de ces travaux, ne devant pas, cependant, excéder 20,000 barils. Ces travaux ont été terminés le 31 mars 1914. Les estimés finals ont été publiés; la compagnie du Canada Ciment, $29,489.42; Falconer et MacDonald, $112,149.40.

L'ouvrage est parallèle au côté nord du vieux brise-lames, dans la baie Liverpool, et se trouve à environ un mille par le chemin public de la gare de Brooklyn, sur la ligne du chemin de fer *Halifax & South Western.* Le brise-lames comprend des abords de 30 pieds de largeur s'étendant au large sur une longueur de 170 pieds, et un tronçon principal en béton de 30 pieds de largeur et de 480 pieds de longueur. Les abords consistent en deux murs à parements verticaux et chargés de galets disposés à la main à l'entre-deux. Ce remplissage est couvert d'une couche de béton de 2 pieds d'épaisseur, relié au béton des murs latéraux avant la prise de ce dernier. Le couronnement se trouve d'un bout à l'autre, sur le côté donnant sur la mer, à une hauteur de 5 pieds au-dessus de l'eau aux grandes marées. A partir de l'extrémité du large des abords, le brise-lames est en béton au-dessous du niveau de l'eau, et remblayé solidement au moyen de pierres, sur une longueur d'environ 130 pieds. Le massif de béton sera établi sur le roc solide, qu'on a auparavant nettoyé. Au delà, jusqu'à l'extrémité du large, l'emplacement est entouré d'un cours de palplanches, et le massif de béton sera établi en cet enclos sur le fond naturel. Le couronnement du brise-lames sera le même que celui des abords établis d'un bout à l'autre, à 5 pieds au-dessus des hautes marées, 30 pieds d'eau à son extrémité du large.

Au cours de l'exercice dernier, les 260 pieds extérieurs ost été construits. L'ouvrage a été commencé le 9 avril mais a été suspendu le 20 décembre 1913, à cause des

conditions desavantageuses de la température; on a recommencé les travaux le 24 mars 1914. Ils sont maintenant complétés et prouvent que tout a été construit selon le contrat, le devis et les plans préparés. Entre ce brise-lames et les débris du vieux brise-lames il y a, cependant, un goulet où un fort remous cause une rude pression sur la partie extérieur de ces travaux. Afin d'empêcher cela, on a recommandé de construire un talus à pierre perdues sur toute la longueur du brise-lames; dans le cours de ces travaux, le goulet serait naturellement rempli avec de la pierre.

BRÛLÉ.

Brûlé, comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, à environ 20 milles à vol d'oiseau de la ville de Pictou. C'est un bras de la baie de Tatamagouche. Le havre est abrité contre le vent de nord-est par une langue de terre qui aboutit au cap John, sur le côté nord-ouest, et par la pointe Brûlé. La région qui entoure le havre est très fertile, et très peuplée. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Danmark sur l'Intercolonial, une distance de 2 milles. Brûlé compte 500 habitants. Le vieux quai, construit en 1884 et 1888, avait une longueur totale de 366 pieds, une largeur de 24 pieds et une hauteur de 14 pieds à l'extrémité du large.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1911, on a dépensé la somme de $1,948,85 pour la construction d'un prolongement à ce quai. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $303.90 pour achever l'établissement d'une file de pieux jointifs dans la partie nouvelle de l'ouvrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,000.44 pour démolir et reconstruire un tronçon du vieux quai, d'une longueur de 160 pieds, d'une largeur de 24 pieds et d'une hauteur moyenne de 10 pieds.

En 1913-14, la somme de $2,032.73 a été dépensée pour reconstruire le quai sur une longueur de 210 pieds, une largeur de 24 pieds, par une hauteur moyenne de 5 pieds. Des défenses ont été placées dans la partie construite l'année dernière, et on a complété le remplissage de tout le quai avec du lest.

Les travaux commencés au mois d'août ont été achevés le 8 décembre 1913.

BURKE'S-HEAD.

Burke's-Head, comté de Victoria, se trouve sur la rive nord de la baie du Nord d'Ingonish, sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton.

Le 9 janvier, 1911, on a passé un contrat pour la construction d'un brise-lames, au coût de $35,490. Les travaux de construction ont été commencés dans juin 1911. L'ouvrage avança jusqu'au commencement d'octobre, alors que le mauvais temps vint le retarder.

Le 1er octobre, la substructure des travaux était en place et complètement remplie de lest, à l'exception de "L". La substructure de ce dernier a été construite après et placée, mais avant qu'elle fut remplie de lest, elle fut jetée sur le rivage au cours d'un coup de vent formidable, et fut en partie démolie. Les travaux de construction ont été continués jusqu'au 20 novembre, lorsqu'ils ont été suspendus pour l'hiver. Alors, la structure était complétée à sa pleine hauteur, à l'exception de "L".

On a repris l'ouvrage le 12 mai 1912, et on l'a complété et fait accepter le 25 juillet suivant.

L'ouvrage comprend un encaissement de 390 pieds de longueur, avec un retour ou "L" de 120 pieds, établi le long du chenal, et qui atteint 15 pieds de profondeur aux basses eaux. Sa largeur est de 20 pieds, sur une longueur de 150 pieds à partir du rivage, et de 24 pieds sur une longueur ultérieure de 120 pieds, et de 30 pieds sur le reste de la longueur et quant à l' "L" au sommet. Tous les parements du brise-lames sont construits en bois carré, à claire-voie; les traversines sont en bois rond, et le tout est créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée. On a rempli l'encaissement de

ballast; et le parement de l'extrémité de l' "L", le parement latéral du côté de la mer et celui donnant sur le chenal, sont à revêtement jointif entre les défenses. Un talus de 3 dans 1 en pierre de carrière choisie est ménagé le long de la face est de l'ouvrage, et une chaussée de 300 pieds de long et de 20 pieds de large est pratiquée le long du front de la berge pour relier le sommet de la berge à l'extrémité intérieure du brise-lames.

Pendant 1913-14, la somme de $130.50 a été dépensée pour faire enlever par un scaphandrier une partie de la substructure originale de "L", qui s'avança au-delà de la face des travaux et qui était considéré comme un danger pour la navigation.

CABBAGE-GUT.

Cabbage-Gut, comté de Lunenburg, est le nom donné à un chenal, entre l'île Middle, au sud, et l'île Cabbage, au nord, dans le groupe des îles La Have, environ 15½ milles au sud de la ville de Bridgewater.

Un chenal fut creusé, à la journée, pour abréger la distance entre les îles. Ce chenal a quatre pieds de profondeur; 1,500 verges cubes de vase ont été enlevées au coût total de $598.23.

CANSO.

Canso, comté de Guysboro, est un centre de pêche important sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à l'entrée de la baie de Chedabucto, à 32 milles de la ville de Guysboro et à 30 milles de Mulgrave. Population, 1,750.

Du dragage fut entrepris en vue d'élargir le chenal à son point le plus dangereux et afin de faire un passage sûr et facile pour arriver au quai Whitman, qui sert de quai public, ainsi que pour faire un passage pour les vaisseaux allant au nord et au sud et qui passent à travers ce port pour éviter de contourner les roches et les bancs dangereux des environs.

En 1913-14, la drague du gouvernement *Cape-Breton* a travaillé du 4 au 16 juin, dans un effort pour enlever l'extrémité extérieure de la batture du côté ouest du chenal et pour draguer un chenal dans l'extrémité intérieure de cette même batture. Dans les deux cas, la drague a rencontré très peu de substances mobiles sur le fond de roc et l'entreprise dut être abandonnée après qu'on eût enlevé 2,950 verges cubes, mesure de chaland. Du 16 au 24 juin, la drague fut employée à creuser jusqu'à 8 pieds, à l'eau basse, en face des quais Whitman et Maritime Fish Co.

Au quai Whitman, la drague a travaillé sur une superficie de 11,200 pieds, et a creusé une tranchée d'une profondeur moyenne de 2·47 pieds, enlevant 1,000 verges cubes, mesurées sur place, 1,200 verges cubes, mesure de chaland; facteur d'expansion, 20 pour 100. Au quai de la Maritime Fish Co, la superficie a été de 12,800 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 1·57 pied; on a enlevé 744 verges cubes mesurées sur place, 800 verges cubes, mesure de chaland; facteur d'expansion, 7·5 pour 100.

CAP ST. MARY.

Cap St. Mary, comté de Digby, est situé sur la côte est de l'embouchure de la baie de Fundy, près de l'entrée de la baie Ste-Marie à 19 milles au nord de Yarmouth et 27 milles au sud de Weymouth. Il y a une population d'environ 150 habitants, qui s'occupent surtout de pêche. C'est une des meilleures stations de pêche de la côte de la baie Ste-Marie; on y prend en abondance la morie, l'égrefin (l'haddock) et le hareng.

Les travaux construits à cet endroit consistent en un brise-lames pour protéger la flotte des bateaux de pêche. Ce brise-lames a été commencé en 1840, et construit par sections. Il a été entretenu et prolongé de temps en temps jusqu'en 1907; le brise-lames avait alors une longueur de 470 pieds, par 25 à 34 pieds de largeur et 6 à 26 pieds de hauteur.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $699.63 pour renouveler une grande partie du lambrissage sur la face du large du brise-lames et réparer quelques madriers du plancher.

CAP NÉGRO.

Cap Négro, dans le comté de Shelbourne, est un établissement à 5 milles au sud de Port-Clyde. Il a une population de 300 âmes, disséminées sur un territoire de deux milles. Afin de créer des facilités aux gens, le ministère vota la somme de $1,500 pour la construction d'un quai. Au cours de l'exercice dernier, le montant de $1,489.49 a été dépensé. L'ouvrage a été commencé le 13 octobre et terminé le 30 novembre 1913. Une fois parachevé, le quai sera composé d'un banc de roche de 94 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur au sommet, de 3 caissons de 20 pieds chacun, séparés par 2 travées de 15 pieds de longueur et de 5 chevalets de pilotis, espacés de 10 pieds. Sur une longueur de 41 pieds, à l'extrémité extérieure, ces travaux auront une largeur de 31 pieds; les autres 100 pieds auront 16 pieds de largeur. Le banc de roche est terminé ainsi que les deux premiers caissons et une travée; il reste encore à construire un caisson et les 41 pieds de chevalets de pilotis.

Il y a 8 pieds d'eau aux grandes marées et 5½ pieds aux mortes mers.

CARIBOO-ISLAND.

L'île des Caribous, comté de Pictou, est située dans le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'ouest de l'entrée du havre de Pictou.

Une chaussée en fascines et pierraille, de 1,300 pieds de longueur, entre l'extrémité ouest de l'île et la terre ferme, et établie sur les hauts-fonds à sec aux plus basses eaux, fut commencée en 1890-91 et achevée en 1904-05. Cette chaussée s'élevait de 1 pied au-dessus des plus grandes marées ou de 7 pieds au-dessus de la plus basse mer, et avait un talus de 1 pied dans 1, en entamures de carrière, sur son côté du large.

Cette construction fut endommagée, mais réparée de temps à autre, de 1904-05 à 1908-09. Au commencement de l'exercice 1909-10, les travaux en cours d'exécution exposaient: l'achèvement presque complet de la surélévation de la chaussée et du talus à 3 pieds au-dessus des plus grandes marées, sur une longueur de 45 pieds à partir de la terre ferme, et de ce dernier point sur une longueur de 576 pieds, à savoir: sur une longueur totale de 1,030 pieds à partir de la terre ferme, on l'avait amenée à une élévation moyenne de 1½ pied au-dessus des plus grandes marées; on avait aussi enfoncé les pilotis d'un ouvrage projeté de pilotis et de fascines, long de 555 pieds et à chevalets formés de 3 pilotis chacun, enfoncés à 5 pieds de distance, d'axe en axe, pour proprotéger le tiers central de la chaussée.

Durant l'exercice 1909-10, la somme de $1,206.86 a été dépensée pour compléter l'ouvrage en pilotis et fascines, y compris le renouvellement de 99 pilotis qui avaient été brisés lors d'une tempête.

Dans le cours de l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,000 pour des réparations aux pilotis et pour exhausser la chaussée de 9 pouces au-dessus du niveau de l'eau haute.

En 1911-12, la somme de $967.91 a été dépensée pour réfectionner l'ouvrage en fascines et en pierre et les pilotis, et aussi pour réparer la chaussée.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,365.55 pour réparer l'ouvrage en pilotis et exhausser la chaussée sur une longueur de 750 pieds.

En 1913-14, la somme de $880.74 a été dépensée pour renclôre l'ouvrage en pilotis, en fascines et en pierre.

CARRS-BROOK.

Carrs-Brook, comté de Colchester, est un établissement situé à trois milles à l'ouest de Central-Economy, et 28 milles à l'est de Great-Village. On y compte une popula-

tion de 150 habitants, qui s'occupent de la culture de la terre et du commerce de bois.

Pendant l'exercice financier de 1913-14, la somme de $9,300 a été dépensée (par contrat adjugé à Halls Bigelow) pour la construction d'un brise-lames en cet endroit. L'ouvrage complété a une largeur de 20 pieds sur une distance de 330 pieds et une largeur de 30 pieds sur les 80 pieds qui suivent, par une hauteur moyenne de 10 pieds. On a aussi construit un chemin public pour arriver au brise-lames. Une somme de $250 a été dépensée, en travaux à la journée, pour un ouvrage de protection en fascines et en pierre le long du côté ouest du cours d'eau, sur une distance de 234 pieds, et pour améliorer le chemin d'accès au brise-lames.

CARTER'S-POND (L'ÉTANG DE CARTER).

Carter's-Pond comté de Guysboro, est situé sur le côté nord de la baie de Chedabucto, à 12 milles à l'est de l'entrée du havre de Guysboro et 3 milles à l'ouest de Sand-Point, à l'entrée du détroit de Canso.

L'étang couvre une superficie d'environ un mille par 150 verges, et a une profondeur de 8 à 16 pieds, à l'eau basse, en dehors. Il est séparé de la baie Chedabucto par une batture dont la crête se trouve à 7 pieds au-dessus de l'eau haute.

Les grandes marées montent de 6 pieds.

En 1913-14, on a dépensé $650 pour faire à travers la batture une coupe de 25 pieds de largeur jusqu'au niveau de la marée basse; par l'affouillement, l'eau a atteint ensuite une profondeur de 3 pieds au-dessous de ce niveau. Cependant, ce passage a fini par se remplir sous l'action des tempêtes subséquentes.

CENTREVILLE.

Centreville, dans le comté de Shelbourne, est située sur l'île Cap-Sable, à environ 2 milles au sud-ouest de North-East-Point, et est un point d'escale pour le bateau traversier entre Barrington-Passage et l'île Cap-Sable. Il possède le seul quai où peut se faire avantageusement le débarquement des provisions pour un grand nombre de gens de la localité. Ce point d'escale sert non seulement aux habitants des environs, mais de plus à tout le district de Stoney-Island, de sorte que 800 habitants environ y sont intéressés.

Depuis quelques années le bateau traversier s'arrêtait au débarcadère connu sous le nom de "quai McCray", lequel est actuellement dans un tel état de délabrement que sa restauration ou sá reconstruction est devenue absolument nécessaire.

Au cours de l'exercice 1912-13, la somme de $2,325.95 a été dépensée pour la construction de travaux de 299 pieds de longueur; les premiers 118 pieds consistent en un banc de roche et les autres 181 pieds en un ouvrage en caissons et pilotis en chevalets. Sur toute la longueur et sur une largeur de 8 pieds à l'extérieur, le quai sera construit en caisson et les autres 12 pieds reposeront sur des pilotis en chevalets, espacés de 10 pieds d'axe en axe, mesure prise du centre de la tête des pilotis.

Au cours de l'exercice dernier, un bout de 81 pieds a été construit; les derniers 40 pieds ont 40 pieds de largeur, les autres 140 pieds de l'extrémité de terre ont 20 pieds de largeur et le banc de roche a 24 pieds de largeur. La hauteur du quai à l'extrémité extérieure est de 22 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 26 août et complété le 30 octobre 1913.

Il y a 9 pieds d'eau aux grandes marées et 6 pieds aux mortes mers.

CHEBOGUE.

Chebogue, comté de Yarmouth, est un des plus anciens villages du comté de Yarmouth; sa population est d'environ 400 habitants. Il est situé sur le côté ouest de la rivière et du havre de Chebogue, à 5 milles au sud de Yarmouth. Le quai de cet

endroit, qui est le premier quai construit dans le comté de Yarmouth, sauf celui d'Acadie, est le seul endroit d'accostage sur la rivière. Il fut constriut il y a nne centaine d'années, par le gouvernement provincial, qui le repava et l'allongea de 67 pieds en 1883. Depuis cette époque, ce quai, n'ayant eu aucune réparation, devint détérioré et hors d'usage.

En 1899-1900, on a dépensé $856.84 pour renouveler le dit quai au moyen d'une structure en caisson érigée sur la vieille construction. Le nouvel ouvrage a 110 pieds de longueur, sans tenir compte des abords en pierre et en terre, une largeur de 24 à 33 pieds, et une hauteur de 10½ pieds à l'extrémité du large. A la marée basse, la grève de vase est à sec sur une distance d'une couple de cent pieds au-delà du quai, tandis qu'à la marée haute il y a environ 8 pieds d'eau.

En 1913-14, on a dépensé $898.88 pour reconstruire en maçonnerie sèche le quai public construit en premier lieu il y a une centaine d'années. Le quai a 110 pieds de longueur, de 25 à 31 pieds de largeur par 10½ pieds de hauteur, à l'extrémité extérieure. Le sommet de l'ouvrage est couvert de gravier, et les deux côtés ainsi que l'extrémité du large sont pourvus de pièces de couronnement et de défenses.

CHEBOGUE (HAVRE).

Le havre de Chebogue, comté de Yarmouth, est situé à environ 7 milles au sud la ville de Yarmouth. Près de sa sortie se trouve un ancrage ou rade, petite mais sûre, qu'entourent l'île au Renard, l'île au Veau, l'île Jacko et la pointe Shortliff, et où se réfugient un grand nombre de navires de pêche et de petits bateaux de commerce. Au sud, l'ancrage est partiellement protégé par l'île au Renard; mais à l'ouest, où il est en grande partie à sec aux basses eaux, et très fréquenté aux hautes marées par les bateaux naviguant entre la pointe Chebogue et d'autres ports, il est abrité par une barre ou grève de 800 pieds de longueur, d'environ 20 pieds de largeur, et élevée de 4 à 5 pieds au-dessus des hautes eaux des grandes marées.

En 1900-01 afin de protéger la grève et l'ancrage au nord de celle-ci le ministère dépensa $1,798.34 pour la construction d'un ouvrage en encaissement, de 260 pieds de long. Cet ouvrage a 8½ pieds de hauteur, 8 pieds de largeur à son couronnement.

Les grandes marées montent de 15 pieds. De 1901 à 1911, on a dépensé certaines sommes d'argent en cinq fois différentes pour faire des réparations aux ouvrages ci-dessus mentionnés.

En 1911-12, un montant de $31.83 a été dépensé pour renouveler quelques madriers du plancher, qui avaient été endommagés par les glaces pendant l'hiver précédent.

En 1913-14, le ministère a dépensé $199.77 pour réparer et renouveler le sommet des ouvrages de protection, que la glace et les tempêtes avaient avarié pendant l'hiver de 1912-13.

CHESTER.

Chester, comté de Lunenburg, est un village d'environ 1,000 habitants, qui s'occupent de la pêche, de l'agriculture et du commerce en général. Il est situé à la tête de la baie de Mahone, à 45 milles au sud-ouest d'Halifax. En été, un bateau à vapeur tient une ligne régulière entre Halifax et Lunenburg, et fait le trajet une fois par semaine. C'est une place assez importante et chère aux touristes, l'été, à cause de son site pittoresque et de ses beaux paysages.

En 1908-09, le ministère a dépensé la somme de $113.80 pour rouvrir le chenal à travers l'isthme qui réunit la terre ferme à l'extrémité de la péninsule, ce chenal s'étant rempli depuis son creusement en 1901. Pendant l'exercice de 1911-12, on a dépensé la somme de $752.86 pour élargir et approfondir ce chenal.

Pendant l'exercice 1912-13 on a dépensé la somme de $2,300 pour démolir et reconstruire le mur de soutènement ouest du canal, sur une longueur de 110 pieds et une hauteur moyenne de 10 pieds; pour exhausser le chemin sur une losgueur de 180 pieds du côté ouest, et sur une longueur de 110 pieds du côté est, de 3½ à 6 pieds, sur une largeur de 30 pieds. On a jeté sur le canal un pont d'acier de 35 pieds et enlevé 800 verges cubes de sable.

En 1913-14, le mur du canal du côté de l'île a été terminé; il a une longueur totale de 360 pieds et est construit en pierre de taille posée à la main. Le chenal a été creusé de 1 à 1½ pied; le chemin public a été élevé de 1 à 2 pieds. Ces travaux ont coûté une somme totale de $1,857.24.

CHÉTICAMP.

Chéticamp, aussi appelé Havre de l'Est, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest du Cap-Breton, à 18 milles au nord du havre de Margaree. Ce havre est sûr, étant abrité, des côtés ouest et sud, par l'île Chéticamp et la plage adjacente. On y entre par le côté nord, où un chenal a été dragué.

Un quai a été construit, en 1890, sur le côté est du havre, consistant en une approche de 125 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur, sur une distance de 60 pieds à partir du bout extérieur, avec des murs latéraux en pierre et le centre rempli de pierre de lest; en un prolongement de 80 pieds de longueur et formée de deux piles, une pile centrale de 20 x 20 pieds et un pile extérieure ou tête de 25 pieds de longueur le long du chenal, avec des travées de 17 pieds 6 pouces.

De 1898 à 1900, le quai a été reconstruit et allongé par une tête de 70 pieds de longueur par 33 et 37 pieds de largeur; cette tête de quai est en pilotis créosotés.

Durant l'exercice financier expiré le 31 mars 1912, la somme de $1,103.23 a été dépensée pour renouveler les défenses en pilotis, les moises, les liernes et les blocs dans la tête du quai; dans l'ouvrage en caissons on a mis de niveau les parties affaissées par tassement et renouveler le plancher aux endroits nécessaires, et pendant 1913-14, la somme de $174.75 a été dépensée pour des réparations aux abords du quai.

Dragage.

Le but des améliorations du chenal d'accès dans le havre de Chéticamp, en l'approfondissant et en l'élargissant, est de permettre aux vaisseaux d'un fort tonnage et aux bateaux à vapeur d'y pénétrer à toutes les phases de la marée pour le chargement des marchandises qui consistent principalement en gypse.

Ces dragages ont été commencés en 1909-10, et pendant l'exercice on a dragué le chenal en projet sur environ 100 pieds de largeur, sur sa longueur de 2,400 pieds, et une profondeur moyenne de 13 pieds aux basses eaux.

Le 6 août 1912, on a passé un marché avec Vivian T. Bartram, de Toronto, le chargeant de l'achèvement du chenal sur une largeur de 100 pieds et une profondeur de 16 pieds à mer basse, ce qui comportait 22,800 verges cubes de sable, mesure de chaland, sur le prix de 37½ cents par verge cube.

Les dragages ont été commencés le 7 août 1912, et ces travaux ont été poursuivis jusqu'à leur achèvement tel que stipulé au contrat le 9 octobre suivant; mais le sable a été entraîné dans une partie des tranchées pratiquées, et il fallut exécuter d'autres dragages en ce lieu.

Le 18 septembre 1913, un contrat fut accordé à la *Northern Dredging Co., Ltd.*, de Saint-Jean, N.-B., pour le dragage de 50,000 verges cubes (mesure de chaland), afin de terminer le chenal de 150 pieds de largeur et de 16 pieds de profondeur à mer basse. L'ouvrage fut commencé le 22 septembre 1913 par la drague à succion *Prince Ito*, et continué jusqu'au 3 décembre suivant. L'ouvrage étant terminé, on avait dragué 50,096·2 verges cubes (mesure de chaland) de sable, ce qui, à 30 centins par verge, représentait une dépense totale de $15,028.86.

Un arpentage u chenal, fait immédiatement après le travail, a demontré que le montant total dragué d'après ce contrat était de 41,500 verges cubes, mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 20·56 pour 100.

Le chenal ainsi terminé a 2,400 pieds de longueur, pas moins de 150 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 16 pieds à mer basse. Les grandes marées montent de 3½ pieds.

CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est situé sur la rive droite ou est de la rivière Avon, où elle se jette dans le bassin de Minas, à environ 15 milles de Windsor, qui est le chef-lieu. Sa population est d'environ 350 habitants. C'est un district où il se fait d'excellente culture, mais la principale industrie de la place est sans contredit les carrières de gypse et l'exportation de ce minerai aux Etats-Unis.

Autrefois le gouvernement provincial construisit un quai de 100 pieds de longueur. En 1873-74, le ministère allongea ce quai de 170 pieds, au coût de $2,338.88. Comme la vieille construction, le nouvel ouvrage était en caissons de bois rond à parements ouverts. En 1882, un autre prolongement de 182 pieds fut construit, il coûta la somme de $5,000. Ce prolongement est en pièces de bois carré, à parements jointifs, sa hauteur est de 25 pieds, et sa largeur de 25 pieds au sommet, la meme que celle du prolongement précédent, les côtés ont un fruit de 1 dans 12.

En 1885, une somme de $600 a été dépensée pour les réparations les plus urgentes à la partie du quai près du rivage. En 1884, le ministère construisit un brise-lames isolé, à 300 pieds de distance de l'extrémité extérieure du quai afin de protéger celui-ci contre les mers poussées par le vent du nord-est auxquelles il était exposé. Cette construction consiste en un ouvrage en caissons en bois carré de 130 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et 35 pieds de largeur à la base, par environ 23 pieds de hauteur; tous les côtés sont lambrissés à joints clos. Le côté du large, jusqu'à la hauteur de 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute des grandes marées, a un fruit de 1 ans 1, et sur les faces inclinées on a posé des madriers de 6 pouces d'épaisseur. Le brise-lames est pourvu de poteaux d'amarrage, d'organeaux et d'échelles pour accommoder les vaisseaux qui viennent au quai.

En 1887-88, la somme de $500, et en 1906-07, un montant de $100 furent dépensés pour des réparations. Le plancher, les gardes et quelques défenses furent renouvelés dans les 100 pieds du bout extérieur du quai; la plus grande partie du plancher fut renouvelée; le quai, sur une longueur de 205 pieds, y compris les longueurs précitées, fut exhaussé d'un à trois pieds. Durant l'exercice financier expiré le 30 juin 1902, on dépensa $728.23 pour acheter le bois nécessaire au prolongement du brise-lames isolé construit en 1884, ci-haut mentionné.

En 1902-03, la somme de $2,999.34 fut dépensée pour construire un prolongement du brise-lames isolé. La nouvelle pile a 100 pieds de longueur, 25 pieds de largeur au sommet, 22 pieds de hauteur; le côté en face du rivage a un fruit de 1 dans 4, tandis que le côté du large est vertical. En 1903-04, un montant de $1,487.29 fut appliqué à la réfection du sommet du tiers moyen du quai, sur une longueur de 80 pieds, une profondeur de 11 pieds et une largeur de 30. En 1905-06, on dépensa $1,000 pour démolir et reconstruire une partie de l'extrémité du caisson près du rivage, sur une longueur de 80 pieds, une hauteur de 8 à 12 pieds, et sur toute la largeur du quai, et pour reconstruire et renforcer le caisson du côté nord, sur une longueur de 100 pieds, une largeur de 5 à 8 pieds, sur toute la hauteur de l'ouvrage.

En 1908-09, la somme de $2,935.19 a été dépensée pour de grandes réparations et réfections.

En 1909-10, on a dépensé un montant de $4,337 pour la construction d'une allonge au quai. Cette allonge a 80 pieds de longueur par 25 pieds de largeur au fond, sur 27 pieds de hauteur. L'ouvrage est construit solidement en un caisson de bois indigène, rempli de pierre; il fut donné à l'entreprise à H. Macaloney, de Parrsboro, N.-E.

En 1913-14, un montant de $2,198.64 fut dépensé pour des réparations générales au brise-lames et au quai, 13 nouvelles défenses furent placées sur la pile de protection ainsi que des nouvelles solives sur le sommet incliné de l'ouvrage et un nouveau plancher en bois franc sur une superficie de 90 par 15 par 7 pieds. De nouvelles défenses au nombre de 13 ont été placées sur le brise-lames avec de fortes bandes cornières en fer, et de nouveaux poteaux d'amarrage. L'extrémité extérieure du quai a été exhaussée de 2 pieds sur une distance de 60 pieds. Le plancher a été renouvelé sur une longueur de 200 pieds et de nouvelles solives ont été fournies. Le bout intérieur du quai a été élargi de 15 pieds sur une longueur de 90 pieds et rempli avec 250 à 300 tonnes de lest. Plusieurs cailloux ont été enlevés des abords de l'ouvrage.

L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé en décembre 1913.

CHURCH-POINT.

Church-Point, comté de Digby, est situé sur le côté sud-est de la baie Sainte-Marie, à 9 milles au sud-ouest de Weymouth. Ce village compte de 200 à 300 habitants, qui font de la pêche et de l'agriculture. Les ouvrages ici qui consistent en un revêtement, un quai et un brise-lames, ont été construits en encaissement de bois indigène, entre les années 1855 et 1865 aux frais communs du Gouvernement provincial et des habitants. Depuis 1875, le ministère a dépensé plusieurs sommes pour les réparations et les améliorations de ces ouvrages, dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1910-11 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $369.34, pour renouveler les vannes de l'écluse établie à l'entrée de l'étang de marée, et qui servent à chasser le gravier du mouillage des vaisseaux le long du quai, et pour renouveler 7 poteaux d'amarrage sur le quai.

En 1913-14, un montant de $317.43 a été dépensé pour réparer le plancher qui avait été avarié en différents endroits par les grosses mers pendant l'hiver précédent.

CLARK'S HARBOUR.

Clark's Harbour, dans le comté de Shelbourne, est une ville d'énviron 1,300 habitants, située sur le côté sud-ouest de l'île cap Sable, la partie la plus au sud de la Nouvelle-Ecosse. Le commerce d'expédition atteint la valeur de $60,000 pour les bateaux, $15,000 pour les petits steamers et $20,000 pour les goélettes. Le havre est peu profond avec un fond extrêmement rocheux. Le ministère a dépensé plusieurs sommes d'argent pour enlever les roches du chenal et des abords des différents quais le long du devant.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $1,500 pour enlever 168 verges cubes de roches, ce qui représente $6.88 la verge, ou $3.40 la tonne. Les roches enlevées étaient pour ainsi dire toutes de granit. Elles étaient enlisées dans la vase et on a dû employer beaucoup d'explosif, rendant ainsi les opérations plus coûteuses que sous des circonstances plus favorables. Les grandes marées atteignent 9 pieds; les mortes mers, 5½ pieds. L'ouvrage a été commencé le 19 décembre, 1913, et complété le 1er janvier, 1914.

ILE COFFIN.

Dragage.

L'île Coffin est située dans le comté de Queen, sur le côté est de la baie Liverpool. C'est une île d'environ 2½ milles de longueur et d'une largeur variant entre ¼ et ¾ de mille.

L'anse dans laquelle on dragua se trouve à l'extrémité nord de l'île. Il n'y a pas de population fixe, mais 100 à 125 pêcheurs l'emploient comme station de pêche durant les saisons de pêche au homard et à la morue.

Environ 80 vaisseaux fréquentent cet endroit et ont un tonnage de 2 à 5 tonnes; on y voit aussi 2 petits steamers d'environ 60 pieds de longueur et une goëlette de 80 tonnes qui apporte du charbon, deux fois par année, au phare de l'extrémité sud de l'île. La plupart de ces bateaux emploient des moteurs à essence comme force motrice auxiliaire, et valent de $200 à $600 chacun.

Avant de pouvoir exécuter le dragage, on a dû enlever des roches qui étaient à l'entrée du havre, de sorte que le "Canada" non seulement pouvait y entrer mais avait un bassin sûr à l'intérieur. On a enlevé 205 verges cubes de déblais, au coût de $1,460. Cet ouvrage a été commencé le 24 avril, 1913, et complété le 16 mai, 1913. Le 7 juillet, le "Canada" a commencé l'ouvrage et le compléta le 19 juillet, 1913. Durant ce temps, elle enleva 2,700 verges cubes de déblais.

Il y a à présent un fond de mouillage raisonnablement bon pour un grand nombre de bateaux pêcheurs. Les grandes marées atteignent ici 7 pieds; les mortes mers, 4½ pieds.

COMEAUVILLE.

Comeauville, comté de Dibgy, est un village contenant une population de 500 habitants qui s'occupent de la pêche et de la culture de la terre. Il est situé sur la rive est de la baie de Fundy, à 35 milles au sud-ouest de Digby qui est le chef-lieu.

Les détails des travaux exécutés à cet endroit sont contenus dans le rapport annuel de 1903.

Les dernières dépenses faites en 1902-1903 ont été de $1,998.49, pour prolonger le brise-lames par une nouvelle pile de 40 pieds de longueur, 28 pieds de largeur, par 22 à 28 pieds de hauteur. Cette pile consiste en un caisson solidement construit, rempli de pierre, lambrissé à joints clos sur la face du large et à l'extrémité extérieure.

Les grandes marées montent de 21 pieds, les mortes mers de 17 pieds.

En 1913-1914, le ministère a dépensé la somme de $599.06 pour reconstruire les trois pieds supérieurs en hauteur du caisson situé à l'extrémité extérieure du brise-lames, qui s'était affaissé de 1 à 3 pieds sous l'action de l'affouillement. On a aussi enlevé une grande quantité de sable et de gravier qui s'était accumulée autour du bout du brise-lames et empêchait les goélettes d'y entrer.

COTTAGE-COVE.

Cottage Cove, comté d'Annapolis, est le nom d'une petite anse et d'un village sur la rive sud de la baie de Fundy, à 2 milles environ à l'ouest de Port-George. Le village compte environ 100 habitants, qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

Pour accommoder les pêcheurs de l'endroit, le ministère a dépensé en 1911-1912, la somme de $959.33, pour y construire un petit brise-lames de 70 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 5 à 11 pieds de hauteur.

En 1912-1913 on a dépensé la somme de $1,200.07, pour achever le brise-lames de 70 pieds de longueur, commencé l'année précédente et pour l'exécution d'un prolongement de 60 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 14 à 18 pieds de hauteur. Ces travaux ont été commencés tard dans la saison, et ce retard et des tempêtes fréquentes en ont empêché l'achèvement.

En 1913-1914, la somme de $3,300 a été dépensée pour compléter le prolongement et en construire un autre de 80 pieds de longueur, 20 à 30 pieds de largeur, sur une hauteur de 18 à 20 pieds. Le montant s'étant trouvé épuisé le 14 janvier 1914, l'ouvrage n'a pas été achevé, et il sera complété lorsque le crédit nécessaire aura été voté.

CUNNINGHAM'S-POINT.

Cunningham's-Point (Pointe-Cunningham), comté de Guysboro, est situé sur le côté de la rivière Milford-Haven, (havre de Guysboro), 8 milles à l'intérieur, et environ un demi-mille de la limite de la navigation pour les petits vaisseaux.

En 1904-1905, on a construit en ce lieu un quai comprenant une culée et une levée en pierre, 2 piles en caissons de 18 x 20 pieds et une tête de 20 x 40 pieds, avec une travée de 13 pieds et 2 travées de 16 pieds. Le long des 40 pieds extérieurs du quai, il y a 10 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées.

En 1913, la somme de $518.40 a été dépensée pour réparer la superstructure des caissons et renouveler les solives du plancher, le plancher et les pièces de couronnement.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, district très peuplé, se trouve sur la côte nord-est de l'île Madame, et sur la rive sud de l'entrée est de la passe Lennox, détroit qui relie la baie de Saint-Pierre au détroit de Canso.

Un quai avec un entrepôt a été construit par le ministère pendant 1902-03. A l'exception de l'aboutement du rivage en caissons, de 15 pieds de longueur, le quai est une structure en pilotis s'étendant à 12 pieds à eau basse, de 307 pieds de longueur et 22 pieds de largeur, avec un "L" sur le côté ouest de l'extrémité du large, de 22 sur 22 pieds. Les pilotis de support en dehors de la ligne de l'eau basse sont en bois créosoté.

L'entrepôt, de 30 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, a été construit premièrement sur une fondation en pilotis sur le côté est de l'extrémité intérieur du quai; comme on a trouvé qu'il n'était pas situé dans un lieu convenable pour les steamers et les vaisseaux qui sont chargés et déchargés au bout extérieur du quai, la somme de $633 a été dépensée, au cours de l'exercice 1909-10, pour enlever l'entrepôt et le placer sur une fondation en pilotis créosotés séparée, dans le coin formé par le "L" et la structure principale du quai.

Les grandes mers atteignent 6 pieds.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $270.75 a été dépensée, en ouvrage à la journée, pour le renouvellement d'une partie du plancher du quai, avec 11,500 pieds m.p. de madriers de 3 pouces.

Dragage.

Le havre est formé par les îlots et des bancs qui existent à son entrée. Sa profondeur est de ⅓ de mille et sa largeur de ⅙ de mille, avec un tirant d'eau de 18 à 21 pieds aux basses eaux des grandes marées qui atteignent ici 6 pieds; mais le chenal qui y mène, du côté de l'est, est étroit, tortueux et obstrué par une barre de sable et d'argile, et où l'on ne trouve que 10 pieds d'eau aux basses eaux.

Le 17 juillet 1912, on a passé un marché avec M. Vivian T. Bartram, de Toronto, le chargeant de rectifier le chenal d'accès à travers la barre à l'entrée, et de l'approfondir à 14 pieds aux basses eaux, travaux qui nécessitaient l'enlèvement de 27,000 verges cubes de vase, d'argile et de gravier, cubés au chaland, sur le prix de 26½ centins par verge cube.

La drague *Etang* a commencé les dragages en ce lieu le 24 octobre 1912, pour les poursuivre jusqu'à leur suspension le 23 novembre suivant. A cette date, on avait pratiqué deux tranchées de 25 pieds de largeur et d'environ 600 pieds de longueur à la profondeur déterminée, et extrait 8,925½ verges cubes de matières, sur le prix de 26½ centins par verge cube, donnant la somme de $2,3365.26.

L'ouvrage sous contrat fut recommencé le 16 mai 1913, et terminé le 4 juillet suivant, après le dragage de 18084¼ verges cubes de glaise, de cailloux et de vase, ce qui, à 26½ centins par verge cube, donne une dépense totale de $4,792.33 pour 1913-14.

Le chenal terminé a environ 800 pieds de longueur et 100 pieds de largeur, avec une profondeur minima de 14 pieds à mer basse.

Un arpentage, fait après les travaux, indique que 20,550 verges cubes, mesurées sur place, ont été enlevées, ce qui donne un facteur d'exposion de 31.4 p. c .

DEVIL-ISLAND.

Devil-Island (Ile du Diable), comté d'Halifax, est une petite île basse d'environ 2,000 pieds de longueur et de 1,000 pieds de largeur, dont la partie la plus élevée se trouve à près de 15 pieds au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires. Elle est située à 8 milles au sud-ouest de la ville d'Halifax, et à un tiers de mille de la terre ferme par le travers de Hartland-Point, à laquelle elle est unie par un récif couvert de 3 pieds de sable, et sur lequel il y a trois pieds d'eau à mer basse.

Une centaine de personnes, dont la pêche est le seul moyen de subsistance, demeurent sur cette île.

En 1892, on a dépensé $1,941.18 pour la construction d'un brise-lames de 300 pieds de longueur et 15 pieds de largeur, avec un "L" à l'extrémité extérieure, de 30 pieds de longueur, et où l'on trouve une profondeur de 5 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Pendant les onze années qui suivirent on a dépensé plusieurs petites sommes pour les réparations de l'ouvrage. En 1904-05, on a dépensé $499.48, pour la construction d'un petit brise-lames à l'extrémité nord de l'île pour empêcher les dégradations de la mer et protéger les bateaux qui mouillent près du vieux brise-lames, sur le côté ouest. Cet ouvrage qui a 155 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 4 à 8 pieds de hauteur, a été construit solidement en encaissement de bois rond et chargé de pierres.

Le 19 juin 1905, on a passé un marché avec MM. Reid et Archibald, les chargeant de la construction d'un nouveau brise-lames, directement à l'ouest du vieil ouvrage, lequel avait été mis hors de service par l'action des tarets et limnoria lignarum. Le prix du contrat était de $5,980. L'ouvrage a été construit en bois créosoté jusqu'au niveau des hautes mers.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $13,270.50, pour commencer la construction d'un brise-lames en béton et en pierres, travaux qui ont été adjugés à Obed A. Ham.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, une somme de $6,019.02 a été dépensée pour continuer l'ouvrage de ce contrat. Le montant du contrat est de $26,984 et jusqu'aujourd'hui un montant de $21,432.80 a été dépensé et 75 pour cent de l'ouvrage est fait.

En 1912-13, il a été décidé de faire un changement dans les plans et d'augmenter l'épaisseur des murs; en 1913-14, l'ouvrage fut fait en conséquence.

Lorsque l'ouvrage sera terminé, le corps principal aura 90 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et le retour en "L" aura 150 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. La hauteur sera de 17 à 22 pieds.

L'ouvrage fut commencé en mai et suspendu en août 1913.

DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, qui compte environ 1,600 habitants, est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer du *Dominion Atlantic,* à 67 milles au nord de Yarmouth, à 150 milles d'Halifax et à 20 milles d'Annapolis. Le vapeur appartenant à la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* et qui fait le service entre Digby et Saint-Jean, s'y arrête journellement.

Le quai en ce lieu, dont la longueur est de 900 pieds environ a été construit à l'origine par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la Confédération. On trouvera tous les détails relatifs à cet ouvrage dans les rapports annuels de 1906-07, 1909-10, 1911-12 et 1912-13.

Le recouvrement des impositions du droit de quai en ce lieu, rapporte aujourd'hui plus de $4,000.

L'usure par le trafic occasionne des réparations et des réfections fréquentes.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $1,310.65 pour des réfections et des réparations au quai, et aussi un montant de $298.74 pour enlever environ 1,400 verges cubes de sable et de gravier le long du quai où l'on fait la pêche, à proximité du quai public; ce qui forme une dépense totale de $1,609.39.

Dragage.

Digby, chef lieu du comté du même nom, dont la population compte 1,500 âmes, est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station estivale très recherchée et un point important sur le chemin de fer *Dominion Atlantic,* à 27 milles de distance au nord de Yarmouth et à 150 milles d'Halifax où font escale les bateaux du *Dominion Atlantic Ry.,* qui donnent un service journalier entre Digby et Saint-Jean.

En 1913-14, la *Maritime Dredging and Construction Co.,* de Saint-Jean, N.-B., a dragué à l'entreprise, 79,900 verges cubes de sable, gravier et vase, mesure de chaland, à 25 centins par verge, dans le bassin et l'approche du quai. La drague à cuiller *Iroquois* a été employée pour cet ouvrage, qui fut commencé le 8 juillet et terminé le 15 août 1913. Le contrat fut alors prolongé de manière à inclure 80,000 verges cubes à 24½centins par verge. Ce dernier ouvrage fut commencé le 18 août 1913 et terminé le 23 janvier 1914. La quantité totale enlevée d'après l'extension du contrat a été de 77,989 verges cubes, et forme un total, avec ce qui a été dragué en vertu du contrat principal, de 157,889 verges cubes, laissant une balance non enlevée de 2,111 verges. Le but de ce dragage était d'agrandir le bassin et l'approche du quai public et de faciliter l'arrivée et le départ du bateau faisant le service quotidien entre Digby et Saint-Jean. Ce dragage fut fait à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

La même compagnie a entrepris, d'après le même contrat, d'enlever 40,000 verges de sable et gravier, mesurée sur place, à Racquet, une anse située à environ un demi-mille au nord du quai du gouvernement. Les travaux furent commencés le 5 août 1913 et suspendus pour la saison le 23 janvier 1914. Pendant cette période 33,275 verges cubes ont été enlevées à 59 centins par verge, laissant une balance de 17,725 verges cuges à être draguée.

Ce dragage a été fait à une profondeur de 3 à 6 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées, afin de faciliter l'arrivée et le départ des goélettes et des autres bateaux de pêche aux quais. Les grandes marées montent de 27 pieds.

DILIGENT-RIVER.

Diligent-River, dans le comté de Cumberland, est une petite colonie qui compte environ 300 habitants disséminés sur la côte, à environ 7 milles à l'ouest-sud-ouest de la ville de Parsboro. On a construit, pendant l'exercice 1913-14, un quai de 50 pieds de longueur, de 70 pieds de largeur et de 22 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Les premiers 30 pieds de ce quai reposent sur des pilotis en chevalets, séparés longitudinalement de 10 pieds d'axe en axe; les 20 pieds extérieurs sont construits de caissons en pièces de bois rond parfaitement assujétis et remplis de lest.

Au cours du dernier exercice, on s'aperçut que le quai se détériorait et que la glace mouvante endommageait la partie extérieure des pilotis en chevalets, et la somme de $300 fut octroyée dans le but de lambrisser et renforcer le quai. De ce montant, la somme de $249.99 a été dépensée. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 29 novembre 1914.

Les grandes marées atteignent 39 pieds et les mortes mers, 33 pieds.

EAGLE-HEAD.

Eagle-Head, dans le comté de Queen, est un établissement de pêcheurs et de cultivateurs d'environ 200 habitants. Il est situé sur le côté est de la baie Eagle, sur les

rives de l'Atlantique, à environ 6 milles au nord-est de Liverpool. Il y a 35 ans environ, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse y a fait construire un brise-lames de 195 pieds de longueur sur une largeur variant de 20 à 25 pieds au sommet.

Entre 1878 et 1882, le ministère a fait un prolongement de 125 pieds au brise-lames. En 1900 et 1902 une autre longueur de 125 pieds fut ajoutée ayant 30 pieds de largeur au sommet et 50 pieds au fond; cette dernière partie a 17 pieds de hauteur à l'extrémité du large, ou 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau aux grandes marées, et les côtés du bout du large ont une pente de 1½ dans 1 et sur la face intérieure, de ½ dans 1. Ces travaux ont la forme d'un banc de roche, ayant une épaisseur, au sommet, de deux pieds de grandes pierres plates.

A cause du courant, cependant, qu'on ne pouvait pas contrôler, le havre à l'intérieur du brise-lames commença à se remplir. De plus, l'extrémité extérieure avait été considérablement ébranlée. Afin de faire les réparations nécessaires, on a commencé les travaux le 13 août et on les termina le 31 octobre 1913; on répara le bout du large et on fit une ouverture de 150 pieds du bout de terre afin de laisser le sable s'échapper. Au cours de la tempête du 2 mars, le brise-lames a été endommagé davantage, et $175 de plus ont été dépensés afin de mettre les travaux en condition convenable; cette dernière somme a été dépensée entre le 9 et le 16 mars 1914. Les dépenses totales sur ces travaux, au cours du dernier exercice sont de $1,671.05. Environ $500 ont été dépensés sur le sommet et l'extrémité du large du brise-lames; on dépensa le reste pour faire l'ouverture.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées et 5 pieds aux mortes mers.

EAST-BAY (CÔTÉ NORD).

East-Bay (côté nord), comté de Cap-Breton (nord), est située, comme son nom l'indique, sur le côté nord de East-Bay, un bras du lac Grand-Bras-d'Or, à 5½ milles de la tête du lac.

Le quai, construit en 1899-90 par le ministère, a 220 pieds de longueur et se rend jusqu'à une profondeur de 10 pieds dans le lac, au niveau de l'eau basse. Il comprend: une chaussée d'accès en pierre et en fascines, de 50 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; quatre piles en caissons de bois indigène, de 20 x 20 pieds chacun, et une tête de quai, de 20 pieds en ligne avec le quai et de 40 pieds le long de la face extérieure; ces différents caissons sont reliés ensemble par des travers de 17½ pieds de largeur.

En 1902-3, on a dépensé un montant de $600 pour réparer l'abord du quai et renouveler les solives, le plancher, les garde-corps, les défenses des piles et des travées, ainsi que les pièces de parement et les traversines au-dessus du niveau de l'eau haute, sauf à la tête du quai.

En 1911-12, on a dépensé un montant de $109.62 pour ériger sur le quai un hangar pour le fret. Ce hangar a 15 pieds par 12 pieds; il est construit avec des poteaux de 7 pieds, des murs un toit couvert en bardeaux de cèdre. Il est pourvu d'une grande porte et d'une fenêtre, les murs extérieurs sont peinturés avec deux couches de peinture.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,135.04 a été dépensée pour faire l'acquisition des matériaux pour le nouveau caisson, de 20 sur 40 pieds, avec une substructure en bois créosoté, à l'extrémité du large des vieux travaux, et pour construire, placer et assujettir la substructure en place.

EAST-CHEZZETCOOK.

East-Chezzetcook, comté d'Halifax, est une baie profonde qui se trouve à environ 20 milles à l'est du port d'Halifax. Environ 300 à 400 pêcheurs et agriculteurs habitent ses bords. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,128.33 pour

l'achat du bois destiné à la construction d'une jetée isolée, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1911-12.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $468.50 pour acheter le bois supplémentaire nécessaire à cet ouvrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on a passé un marché avec A. W. Gerroir et Kinsmans Sweet, les chargeant de la construction d'un brise-lames, pour le prix de $7,260 à l'endroit nommé Groves-Beach. Le brise-lames a 300 pieds de longueur d'un extrémité à l'autre, 20 pieds de largeur, et 4 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires. On a pourvu l'ouvrage d'un parapet de 3 à 6 pouces de hauteur sur toute sa longueur du côté est.

En 1913-14, un montant de $4,124.53 fut dépensé pour construire un prolongement en caissons au brise-lames. Ce prolongement a 100 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 21 pieds. Un montant supplémentaire sera nécessaire pour compléter le plancher, le lambrissage, etc.

L'ouvrage fut commencé en mai et suspendu le 5 août 1913.

EASTERN PASSAGE.

Eastern Passage, comté de Halifax, est une colonie de pêcheurs considérable, qui compte de 300 à 400 habitants et qui est située sur la côte orientale du port de Halifax, à 5 milles au-dessus de la ville. Une petite rivière qui se jette dans une anse en ce lieu, servait de passe aux bateaux; mais ces dernières années, le mouvement graduel vers le rivage du banc qui protégeait l'anse, a nécessité la construction d'un ouvrage pour rompre les courants.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $4,979.61 pour la construction d'un môle ou brise-lames qui a 350 pieds dans le sens de sa longueur, dont un tronçon de 200 pieds est large de 10 et dont le reste est large de 15. Sa hauteur est de 10 à 15 pieds, et il est bâti solidement en encaissement de billes. On a aussi établi un clayonnage sur une longueur de 10,000 pieds, pour arrêter le mouvement du sable. Pendant l'exercice 1909-10, on a dépensé la somme de $584.73 pour parachever l'extrémité du brise-lames, laissé inachevé en 1908-09.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $3,345.84, pour enlever 9,961 pieds cubes de sable, afin de constituer une passe pour les bateaux de pêche qui entrent dans le havre ou en sortent. Ces travaux avaient été adjugés à MM. Beazley Frères, de Halifax.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $193.45, pour les réparations du brise-lames, travaux qui ont consisté dans la pose de 60 défenses, dans le remplissage de l'ouvrage et dans son planchéiage.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, un montant de $700.47 fut dépensé pour placer 1,000 tonnes de lest, pour reclouer le vieux plancher et pour rendre utilisables les abords de l'ouvrage.

L'ouvrage fut commencé en septembre et terminé le 5 novembre 1913.

EASTERN-POINTS.

Eastern-Points est un établissement de pêche situé 2 milles à l'est de Blue Rocks et environ 6 milles à l'est de Lunenburg. Sa population est d'environ 100 personnes; et un établissement pour la préparation du poisson sans arêtes fait environ pour $4,000 d'affaires par année.

Afin de créer un acrès facile aux quais, ainsi qu'un mouillage sûr, on a dragué, à la main, en octobre et novembre, un chenal de 150 pieds par 30 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 4 pieds; on a aussi creusé un espace de 178 par 30 pieds du long des quais, avec une profondeur moyenne de 5 pieds. On a enlevé 1,000 verges cubes de vase au coût total de $499.90.

EAST JOURDAN.

East Jordan, comté de Shelbourne, est un village situé à 9 milles à l'ouest de Lockport, et 8 milles à l'est de Shelbourne. Sa population est d'environ 400 habitants, qui s'occupent de pêche, d'agriculture et de l'industrie du bois; c'est une place importante comme port de marine marchande.

En 1875, le ministère a construit en cet endroit un brise-lames qui a coûté $24,568. C'est une structure de 550 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 23 pieds de hauteur à son extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 12 pieds à l'eau basse des grandes maréees ordinaires.

Ce brise-lames consiste en un ouvrage en caissons à parements jointifs, solidement construit en pièces de bois carré bien boulonnées ensemble, le tout rempli de l'est et garni de défenses. Au printemps de 1879, l'extrémité du large de ce quai a été démolie durant une forte tempête, sur une longueur de 100 pieds et jusqu'à 2 pieds du niveau de l'eau basse des grandes marées. Ces dommages frent réparés, en 1882-83, au coût d $5,046.12, et à cause de l'affaissement du côté sud du brise-lames, il a fallu reconstruire une grande partie de la superstructure et la redresser; on a aussi protégé la façade du large au moyen d'un remblai en pierres perdues jusqu'au niveau de l'eau haute.

Depuis cette époque plusieurs réparations plus ou moins importantes ont été faites à ce quai. Les derniers travaux qu'on y a exécutés furent commencés le 1er septembre et arrêtés le 31 mars 1914. Ils consistèrent à renouveler complètement le plancher, les garde-corps, les longrines extérieures et les solives du plancher. En d'autres termes, tout le dessus du brise-lames a été reconstruit sur une profondeur de deux pieds. On a aussi pratiquement reconstruit les abords en pierre; les 80 pieds extérieurs du quai qui s'étaient affaissés de 2 pieds ont été exhaussés à leur hauteur primitive. On a ajouté 400 tonnes de pierre dans le remblai en pierres perdues.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes mers de 4½ pieds.

EAST-PORT-LEHÉBERT.

East-Port-LeHébert, dans le comté de Queen, est un village situé à environ 15 ou 17 milles à l'est de Liverpool. Il a une population d'environ 150 habitants. Tous ces gens s'occupent de la pêche; ils obtiennent leur principal revenu de la pêche au homard. Pour nombre d'années, ils avaient besoin de quelque chose pouvant protéger leur homard (quand ils le placaient dans des caisses à claire-voie) contre les dommages causés par la glace flottante.

En 1908-09, le ministère a construit, au coût de $1,250, des piliers de protection situés de telle manière qu'on pourra mettre les bateaux à l'abri du vent et de la glace et amarrer les caisses dans des lieux de sûreté.

Au cours des deux ou trois dernières années, ces travaux se minaient graduellement et il devint nécessaire d'en empêcher la ruine complète. Dans ce but, on a dépensé, au cours du dernier exercice, la somme de $292.64. L'ouvrage a été commencé le 6 novembre et complété le 29 novembre 1913. Des pilotis furent enfoncés autour de l'extrémité extérieure, et le bout du large des travaux qui était sapé de 4 pieds dans le sable a été pour ainsi dire reconstruit.

Il y a 6 pieds d'eau aux grandes marées et 4 pieds aux mortes mers.

EAST-RIVER.

Ecluse, barrage, chenaux, etc.

East-River, comté de Pictou, est la rivière située le plus à l'est des trois cours d'eau du port de Pictou. Elle est navigable pour les petits vaisseaux depuis Pictou jusqu'à

la ville de New-Glasgow. Afin d'en faire une rivière navigable, entre Pictou et Trenton, pour les vaisseaux océaniques de 10,000 tonneaux, le ministère, depuis cinq ans, a fait draguer un nouveau chenal et un bassin de virage; ce dernier est situé vis-à-vis des quais de la *Nova Scotia Steel and Coal Co.*, à Trenton. Ce dragage n'est pas encore complété. Comme le cours naturel de cette rivière est un peu tortueux, il a fallu, pour faire disparaître cet inconvénient, construire à travers Stonehouse-Point une écluse de 638 pieds de longueur avec un bassin de contrôle, et creuser des chenaux à travers Cantley et Shipyard-Point; ces chenaux, une fois complétés, auront 100 pieds et 150 pieds de largeur, respectivement. Pour l'exécution de ces travaux d'amélioration, un contrat a été adjugé, au mois d'avril, à MM. McDougald, Bros., d'Ottawa, pour un montant de $390,701.35.

En 1913-14, pour faire l'excavation de l'écluse et du bassin de contrôle, on a enlevé 7,000 verges cubes de déblais ordinaires et 3,600 verges cubes de roc. On a fait un chenal à travers environ 6,400 pieds carrés de roc. Pendant les mois d'hiver, on a enfoncé 20,700 pieds linéaires de pilotis d'épinette dans les deux caissons en bois formant les abords de l'entrée nord de l'écluse. Des bâtardeaux ont été construits aux deux entrées de l'écluse.

Le montant total dépensé pour les excavations et les matériaux livrés en 1913-14, a été de $53,607.60, ou $48,600, après déduction faite d'une retenue de 10 pour 100 égalant $5,007.60.

Dragage.

On a entrepris des améliorations pour permettre aux bateaux de visiter les villes de Trenton et de New-Glasgow, deux centres industriels situés sur ses rives. La drague hydraulique *Northumberland* a été employée à cet ouvrage chaque saison, depuis 1908. La tranchée, qui a 150 pieds de largeur au fond (excepté là où elle est élargie pour former des bassins de virage), est creusée jusqu'à 21 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse dans la partie en aval de l'écluse régulatrice, presque terminée, à la pointe Stone-House. Au-dessus de l'écluse, où la drague a travaillé au cours de la dernière saison, la tranchée n'est creusée qu'à une profondeur de 15 pieds, ce qui donnera 21 pieds d'eau quand l'écluse régulatrice sera terminée.

Au cours de la saison, du 20 mai au 11 novembre 1913, le *Northumberland* a enlevé 20,419 verges cubes de déblais, pour creuser à la profondeur voulue une tranchée qui avait été draguée la saison précédente entre les pointes Cantley et Shipyard; 6,420 verges cubes furent draguées pour creuser un chenal d'embranchement à partir du chenal principal jusqu'à la station de pompes de la *Eastern Car Co.*, et finalement 218,669 verges de déblais furent enlevées d'une partie du bassin de Trenton, formant une quantité totale de 245,508 verges cubes mesurées sur place. La superficie totale draguée est de 695,500 pieds carrés; la profondeur moyenne de la tranchée est de 9½ pieds; les substances draguées ont été de la glaise du sable et du gravier.

EAST-SHIP-HARBOUR.

East-Ship-Harbour, désigne un lieu de pêche qui se trouve sur l'Atlantique, à environ 50 milles de Halifax. Pendant l'exercice 1912-13, le ministère commença en ce lieu la construction d'un quai pour la commodité des habitants. On dépensa la somme de $1,000 pour la construction d'une chaussée d'accès en pierre, et d'un bloc en encaissement de 20 x 20 pieds.

En 1913-14, un montant de $3,500 fut dépensé pour continuer l'ouvrage de l'année précédente. Cet ouvrage est maintenant terminé et forme un quai en piles et travées, d'une longueur de 225 pieds, y compris un abord de 45 pieds, par 20 pieds de largeur, avec un retour en L de 30 par 20 pieds, et d'une hauteur moyenne de 16 pieds.

L'ouvrage fut commencé en août et terminé le 6 janvier 1914.

ENGLISHTOWN.

Englishtown, comté de Victoria, est situé sur la rive sud et immédiatement à l'entrée du havre Sainte-Anne, qui est un beau bassin, de 7 milles de longueur, par 2 milles de largeur, avec une profondeur moyenne de 50 pieds, à la tête de la Baie de Sainte-Anne, sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton.

Le 23 août 1899, on a passé un contrat pour la construction d'un quai à cet endroit, pour la somme de $6,200. L'ouvrage a été commencé dans mai 1900, et était complètement parachevé, avec satisfaction, le 11 août de la même année.

Le quai a 235 pieds de longueur et consiste en abords de 27½ pieds de longueur sur 20 pieds de largeur au sommet; en caissons, de 20 sur 20 pieds chacun, et une tête de quai de 20 sur 20 pieds, avec des travées de 17½ pieds entre les caissons. Les caissons sont construits de bois rond posé avec parements ouverts, avec une substructure en bois créosoté, complètement remplie de lest, munie de défenses et d'un lambrissage jointif à la tête du quai.

Il y a 12 pieds d'eau, à l'extrême eau basse, à l'extrémité du large ou le long du chenal.

Les grandes mers atteignent cinq pieds.

Comme le sommet du quai devenait plus faible et détérioré, par l'usure et par la décomposition naturelle du bois la somme de $913.92 a été dépensée, en ouvrage à la journée, au cours de 1913-14, pour renouveler les soliveaux, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses supérieures et pour exhausser le coin nord-est de l'extrémité du large, qui avait tassé de 2 pieds.

FELTZEN-SOUTH.

Feltzen-South, comté de Lunenburg, est un endroit considérable et prospère, situé sur la côte ouest de la baie de Lunenburg, environ 3 milles au sud-ouest de la ville de Lunenburg.

En 1905-6, le ministère a dépensé $2,454.06 pour la construction d'un quai en pilotis, de 141 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec un L à l'extrémité extérieure, donnant une façade de 50 pieds de longueur et environ 10 pieds de profondeur d'eau à mer basse des grandes marées. La façade du quai a 18 pieds de hauteur.

L'approche a 60 pieds de longueur et est formée par un remblai de pierre et gravier.

Pendant l'exercice 1912-13 on a dépensé $466.55 pour des réparations et renouvellements. Des vieux piliotis, qui avaient été brisés par la glace, ont été enlevés, et 50 nouveaux pilotis ont été enfoncés pour protéger le quai et remplacer ceux qui avaient été endommagés l'hiver précédent.

En 1913-14, un montant de $16,539.10 a été dépensé (par contrat avec Duncan L. Fraser) pour construire un brise-lames. Cet ouvrage est en caissons faits de bois indigène, et a 420 pieds de longueur. Il a 20 pieds de largeur sur 220 pieds de sa longueur et 25 pieds sur une longueur de 200 pieds, avec un L de 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Il a une hauteur de 4 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes marées.

L'ouvrage fut fait entre le 2 juin et le 28 novembre 1913.

FINLAY-POINT.

La Pointe-Finlay, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 3 milles de l'entrée du port de Mabou.

En 1903-4-5, on construisit un quai de 15 pieds de largeur, s'étendant jusqu'à 148 pieds aux hautes marées et 3 pieds aux basses marées, pour servir de débarcadère et mettre les bateaux en sûreté.

1907-8, une pile en caisson, de 25 x 18 pieds, fut ajoutée à la face intérieure du bout extérieur du quai.

En 1912-13, une somme de $1,000 a été dépensée à la journée, pour la construction d'un ouvrage de protection de la grève, à l'extrémité intérieure du quai. Cet ouvrage a 200 pieds de longueur et 5 pieds de largeur et consiste en pilotis remplis de fascines et de pierres, et pendant 1913-14, la somme de $499.78 a été dépensée pour des réparations à l'ouvrage de protection, construit pendant 1912-13, et pour poser un lambrissage jointif sur l'extrémité intérieure du quai afin d'empêcher le ruisseau de passer à travers.

FOX-ISLAND.

Fox-Island, comté de Halifax, est située dans l'Atlantique, côte de la Nouvelle-Ecosse, à environ 13 milles à l'est de Halifax, et à environ 900 pieds de la terre ferme. Cette île n'a que trois ou quatre acres d'étendue, et son élévation ne dépasse pas 6 pieds en aucun point aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Personne n'y habite d'une façon permanente, mais quelques pêcheurs y séjournent durant l'été.

En 1886-87, le ministère y fit construire un ouvrage de fortification sur toute la longueur du banc, à savoir: sur 235 pieds entre l'île et la terre ferme et en 1892, on a construit un prolongement de 252 pieds de longueur pour protéger la principale partie de l'île. On a dépensé plusieurs sommes depuis cette date pour réparer ces ouvrages. En 1910-11, on a employé la somme de $1,408.81, à la construction d'un petit brise-lames long de 100 pieds, pour protéger un débarcadère qui se trouve sur le côté ouest de l'île.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $1,129.53, pour l'achat des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement au brise-lames.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,895.89, pour le prolongement du brise-lames. Ce prolongement a une longueur de 100 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 15 à 20 pieds. Il est construit en encaissement et est pourvu d'un parapet de 4 pieds de hauteur sur le côté donnant sur la mer.

En 1913-14, un montant de $1,199.98 fut dépensé pour rendre l'ouvrage de niveau et pour renouveler le plancher sur une longueur de 75 pieds et une largeur de 10 pieds. Le quai qui s'étend de Fox-Island au dehors a été haussé de 0 à 3 pieds sur une longueur de 80 pieds et une largeur de 25 pieds; un nouveau plancher et de nouvelles défenses ont aussi été placés.

L'ouvrage fut commencé en juillet et terminé le 8 novembre 1913.

FRENCH-RIVER.

French-River, comté de Victoria, est un petit établissement situé sur cette partie de l'île du Cap-Breton, communément appelée la Rive-Nord (North Shore), environ à mi-chemin entre les ports de Sainte-Anne et d'Ingonish-Sud.

Pendant 1891-92, le ministère a construit un brise-lames isolé, de 50 pieds de longueur sur 27 pieds de largeur, à 6 ou 7 pieds à l'eau basse, et consistant en un ouvrage en caisson de bois indigène, pour protéger la plage de débarquement et pour le bénéfice des pêcheurs du district. Peu de temps après son parachèvement, l'ouvrage a été endommagé par la glace et commença à tasser. Pendant 1893-94, les travaux ont été réparés et remplis de nouveau avec du lest, et un lit de fascines chargé de pierre a été placé autour pour empêcher l'affouillement du fond sabloneux, mais, pendant 1896, l'ouvrage en bois a été complètement emporté, laissant le lest sur les lieux.

Pendant 1902-3, la somme de $391.82 a été dépensée pour construire un mur de protection le long de la plage et en face des hangars à poisson afin de les protéger contre la mer, à laquelle ils étaient exposés durant les tempêtes. Ces travaux ont 140 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et une profondeur uniforme de 5 pieds.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914 on a construit, à l'extrémité ouest du mur protégeant la plage de débarquement, un brise-lames de 200 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, au sommet, avec un fruit de 1 dans 8, et consistant en un ouvrage en caissons de bois rond et une substructure en bois créosoté, complètement remplie de lest et lambrissée avec parements jointifs sur toutes les faces exposées.

FRENCH-VILLAGE.

French-Village, comté de Halifax, est un petit établissement d'environ 300 habitants, en majeure partie engagés dans l'industrie de la pêche, situé sur le côté est de la baie Sainte-Marguerite, 21 milles à l'ouest de Halifax et à 7 milles de la station du chemin de fer South-Western, à Halifax.

En 1904-05, le ministère a dépensé une somme de $2,037.67 pour construire un quai en pilotis, 150 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, avec un L à l'extrémité extérieure, donnant une façade de 60 pieds avec 18 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes marées. L'abord consiste en une levée en pierre, de 50 pieds de longueur et de 3 à 6 pieds de hauteur.

En 1913-14, une somme de $386.98 fut dépensée pour des réparations générales au quai; le plancher fut renouvelé en entier sur une surface de 150 par 25 pieds; de nouvelles pièces de garde et de nouvelles défenses furent placées; plusieurs nouveaux pilotis furent aussi posés et les abords furent réparés.

L'ouvrage fut commencé en octobre et terminé le 15 novembre.

FRIAR'S-HEAD.

Friar's-Head, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord de l'entrée du port de Margaree.

Une construction entreprise en 1900-1 et achevée en 1902-3, destinée à fermer une ouverture qui se trouvait dans une assise de roc, afin d'abriter partiellement un petit quai et l'ancrage des bateaux, consistait en un mur de béton, de 90 pieds de longueur de 4 pieds de largeur au sommet, et de 8 pieds de hauteur à partir de un pied au-dessus des basses eaux. En 1903-04, on prolongea le mur de 13 pieds, et on en construisit un autre de 4 pieds de hauteur et de 4 pieds de largeur sur le côté du premier faisant face à la mer, et ce pour empêcher que les eaux ne le minent.

Pendant 1913-14, la somme de $251.56 a été dépensée pour réparer et renforcer le mur en béton qui avait été endommagé au cours d'un gros coup de vent.

FRUIDS-POINT.

Fruids-Point, comté de Shelbourne, est situé à environ 3½ milles au nord-est de Lockport. En 1912, le ministère y construisit un petit quai, comprenant une pile et une travée. Mais en 1906, la compagnie du chemin de fer *Halifax and South Western* ayant construit une gare à 250 verges de ce quai, le ministère a prolongé ce quai dans les intérêts commerciaux des habitants de Lockeport.

Dans le cours du dernier exercice financier, une somme de $3,796.13 a été dépensée pour réparer le quai et compléter le prolongement. Les travaux commencés le 1er août furent achevés le 9 novembre 1913. Le dessus du quai a été renouvelé en y posant des madriers, des solives et des garde-corps neufs. De plus, on a construit un prolongement de 70 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, comprenant deux caissons de 20 pieds de longueur séparés par deux travées de 15 pieds. Actuellement, tout le quai consiste en une levée en pierre de 112 pieds de longueur et d'une structure, de 415 pieds de longueur, formée alternativement de piles et de travées, le tout construit en caissons solides, bien boulonnés et lestés, et garnis de bonnes défenses. Le quai a 26 pieds de hauteur à l'extrémité du large et une largeur de 40 pieds. Les travaux ont été bien exécutés et disposés de manière à ce que deux voies de chemin de fer puissent y être placées. Il y en a déjà une sur le quai depuis les huit dernières années. Le bateau traversier de Lockeport y vient quotidiennement.

Les grandes marées montent de 6½ pieds; les mortes-mers de 4 pieds.

GABARUS (BRISE-LAMES).

La baie Gabarus, dans le comté de Cap-Breton, sur la côté Atlantique du Cap-Breton, a cinq milles de largeur à son entrée, entre White-Point et le Cap-Gabarus.

En 1901-02, un brise-lames s'étendant de 190 pieds à 12½ pieds à mer basse, fut construit à Harbour-Point, près de l'entrée de la baie. La section intérieure a 70 pieds de longueur et 16 pieds de largeur, la section extérieure, 120 pieds de longueur et 24 pieds de largeur au sommet. La section intérieure est construite en caissons de bois rond, la section extérieure en bois équarri et à joints clos, avec substructure en bois créosoté.

Le 4 mai 1905, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement de 128 pieds, et à 17¾ pieds à mer basse, pour la somme de $19,009.

Ce prolongement consiste en une section intérieure, 47½ pieds de longueur et 24 pieds de largeur au sommet, et une section extérieure, 80½ pieds de longueur et 30 pieds de largeur au sommet; le tout construit en bois équarri, à joints clos, avec tirants en bois rond et substructure en bois créosoté, chargé de lest, pourvu de défenses et lambrissé sur le côté du large, à l'extrémité extérieure du côté du large(sur une distance de 15½ pieds de l'extrémité du large.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

Les travaux furent commencés le 29 août et terminés le 31 décembre 1905.

Pendant 1913-14, la somme de $599.77 a été dépensée pour la construction d'un hangar de 24 sur 12 pieds et pour renouveler quelques soliveaux et le plancher sur l'extrémité intérieure des travaux.

GABARUS (HAVRE).

Le port de Gabarus, comté de Cap-Breton, est situé sur le côté est et près de la tête de la baie de Gabarouse. On entre dans cette baie par un chenal étroit et peu profond. Bien que peu étendu, ce port est d'une grande importance pour les pêcheurs du district.

Plusieurs petits montants ont été dépensés pour améliorer l'entrée du port, mais la présence du roc dans la batture obligeait de faire de grandes dépenses, c'est pourquoi il fut décidé d'ouvrir un nouveau chenal de 25 pieds de largeur et de 2 à 3 pieds de profondeur, à marée basse. Plus tard, ce chenal a été complété jusqu'à 3½ pieds de profondeur sur une largeur de 30 pieds au fond.

Pendant l'exercice 1911-12, on s'est procuré des matériaux, pour le montant de $499.60, devant être employés pour la construction d'un ouvrage en pilotis, fascines et pierre pour la protection du rivage qui forme le havre, et pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $1,499.97 a été dépensée pour faire l'acquisition du reste des matériaux nécessaires à la construction de 1,430 pieds linéaires de travaux, qui ont 5 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur, et fondés dans une tranchée de 2 pieds de profondeur, creusée dans la plage de sable.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, est un établissement situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, 6½ milles au sud-ouest du Cap-Georges.

En 1892-93, le ministère, dans le but de faciliter le trafic et de donner aux pêcheurs un havre de refuge pour leurs bateaux, construisit un quai, de 207 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L" sur le côté ouest de l'extrémité extérieure, de 20 x 24 pieds.

Pour donner plus d'espace à l'abri des vaisseaux, on ajouta, en 1903-4-5-6-7, un prolongement de 98 pieds par 24 pieds de largeur, avec un "L", de 40 pieds de longueur.

En 1907, la longueur de ce quai était de 349 pieds, et les largeurs étaient comme suit: 20 pieds de largeur dans les 187 pieds à partir de l'extrémité intérieure; 40 pieds de largeur depuis 187 jusqu'à 227 pieds; 60 pieds de largeur depuis 227 jusqu'à 257 pieds; et 24 pieds de largeur entre 251 et 324 pieds; à 349 pieds la face extérieure comprenant l'aile a 64 pieds de largeur.

En 1909-10, l'angle formé par l'aile de l'est et le prolongement a été rempli par un caisson triangulaire, solidement lesté et lambrissé à joints clos.

En 1910-11, la somme de $793.34 a été dépensée pour exhausser les 60 pieds extérieurs du quai à une hauteur de 2 pieds et renouveler le lambrissage.

Pendant l'automne de 1912, une furieuse tempête de vent du nord a détruit une pile extérieure et l'aile (en tout 88 x 24 pieds) de ce quai.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $430.09 pour des réparations temporaires: lambrissage de la façade ouest et de l'extrémité extérieure du vieux quai; lambrissage et lestage du caisson triangulaire; renouvellement d'une partie du plancher et pose de lest nouveau dans certaines parties du quai.

LA PLAGE DE GLACE-BAY.

La plage de Glace-Bay, comté de Cap-Breton, est située sur la côte nord de l'île du Cap-Breton, entre Glace-Bay et Port-Morien.

En 1908-09, un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage de protection du chemin public qui traverse la plage, à la tête de Big-Glace-Bay, et qui sépare la baie du lac Big-Glace-Bay. L'ouvrage est construit en pilotis et en fascines, formant une longueur totale de 4,000 pieds. Les pilotis sont enfoncés à 4 pieds de distance, d'axe en axe, transversalement et à 5 pieds, d'axe en axe, longitudinalement, dans une tranchée creusée à une profondeur de 2 pieds au-dessous du niveau des hautes marées. L'espace longitudinal entre les pilotis est rempli jusqu'à une hauteur de 6 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de l'eau haute, avec des fascines formées de petites épinettes, bien entassées serrées; et les têtes des pilotis de chaque chevalet sont solidement liaisonnées au moyen de tirants en fer de $\frac{3}{4}$ de pouce.

Le coût total de cet ouvrage a été de $9,415.72.

Au cours de l'année 1911-12, le remplissage en fascines sur le centre de l'ouvrage, sur une distance d'environ 700 pieds, dans la partie la plus exposée, fut emporté par la mer, laissant les pilotis intacts. Au cours de l'année 1912-13, un montant de $647.16 fut dépensé, en ouvrage à la journée, pour la reconstruction de ce qui avait été emporté.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,998.14 a été dépensée pour poser une palée en pilotis sur une distance de 520 pieds le long de la partie la plus faible des travaux pour la protection de la plage.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Etang, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, environ à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp, sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton.

En 1894-5, on a complété des travaux pour améliorer l'entrée de Grand-Etang et le mettre en état de servir de havre de refuge aux bateaux de pêche et aux autres petites embarcations. En 1895-96, un pont, à travers l'étang, a été construit à 500 pieds de l'entrée, et reconstruit en 1902-3.

Les travaux comprennent le dragage entre deux jetées distantes de 87 pieds l'une de l'autre, excepté à l'entrée où elles ne sont distantes que de 44 pieds. Chaque jetée est en fascines et en pierres, sur une longueur de 135 pieds, avec levées en fascines et pierres, à talus et plate-forme en pierre, sur une longueur de 130 pieds, avec encaissement à claire-voie de 100 pieds de longueur, et une tête en encaissement à revêtement

jointif, de 30 pieds en prolongement de l'ouvrage, par 48 pieds, la substructure de la construction étant créosotée. L'ouvrage en fascines et pierres, et un banc de pierre et de branches d'environ 85 pieds, de chaque côté, sont établis sur un fond creusé jusqu'à un pied au-dessus des plus basses eaux; quant au reste de la jetée, il fut établi sur le fond naturel, le tirant d'eau à l'extrémité du large étant de 4 pieds 6 pouces aux plus basses eaux.

Le pont, tel que reconstruit en 1902-3, a 563 pieds de longueur; il comprend les abords de l'est et de l'ouest, en fascines et en pierres; les culées de blocs en encaissement, de 94 et 51 pieds de longueur, respectivement; et l'ouvrage en pilotis créosotés, de 438 pieds. Il est pourvu d'un garde-corps de chaque côté, et d'une arche tournante pour laisser passer les bateaux. Au-dessous des 200 pieds du centre, la profondeur de l'eau, à la mer basse des grandes marées, est d'environ 6 pieds; mais pour atteindre le fond solide à travers l'eau et la vase, on trouve de 21 à 24 pieds.

Au cours de l'année 1910-11, le pont fut réparé et 50 pieds d'encaissement furent reconstruits de chaque côté du chenal.

En 1898-99, on avait fait du dragage entre les jetées, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au niveau de l'extrême eau basse, et en 1910-11-12, le chenal, l'étang jusqu'au pont et en dehors des jetées ont été creusés jusqu'à une profondeur moyenne de 9 pieds, à l'eau basse.

En 1911-12, la somme de $479.75 fut dépensée pour des réparations urgentes aux ouvrages de protection en fascines et en pierres. En 1912-13, on dépensa $3,000 à la journée pour la reconstruction de l'ouvrage en fascines et en pierres, sur une hauteur de 10 pieds, une largeur d'environ 12 pieds et sur une longueur de 200 pieds du côté nord et de 255 pieds du côté sud.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,000 a été dépensée pour réparer la tête en caisson des piles de protection du chenal qui avait été endommagée au cours du gros coup de vent du 30 décembre 1912. Les réparations consistèrent à placer des matelas de fascines au fond des six travées d'où le lest avait été emporté par la mer, et en les remplissant avec de la grosse pierre; elles consistèrent aussi à renouveler une partie du plancher en madrier qui avait été enlevé par la mer pendant le coup de vent.

GRAND-NARROWS.

Grand-Narrows, comté de Cap-Breton, est situé sur la côte sud-est du détroit de Barra, lequel réunit les lacs du Grand et du Petit Bras-d'Or.

Le vieux quai, près de la gare de l'Intercolonial et servant aux bateaux transportant la malle et les passagers de Baddeck, avait 287 pieds de longueur, et se composait de 67 pieds de caissons remplis de pierre et fascines avec sommet en gravier; une section en pilotis, de 80 pieds de longueur, construite en 1885-86 sur les restes d'un vieux quai construit par le gouvernement provincial, et un prolongement de 140 pieds, construit en 1883-84. Ce prolongement consistait en trois piles, de 20 x 20 pieds et une tête de quai de 20 x 60 pieds, avec travées de 16 pieds.

En 1901-02 et 1902-03, la somme de $3,012.16 fut dépensée pour reconstruire le quai en bois créosoté et pour le prolonger de 10 pieds; la longueur totale est de 297 pieds, la largeur est de 24 pieds pour les 277 premiers pieds, et 30 pieds pour les 20 derniers pieds; la profondeur, à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 11 pieds.

En 1903-04 et 1904-05, la somme de $3,901.86 fut dépensée pour prolonger le quai de $37\frac{1}{2}$ pieds, jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à l'eau basse, et pour construire un L de 30 x 30 pieds sur le côté sud et à l'extrémité du prolongement.

En 1905-06, la somme de $964.44 fut dépensée, $900 pour enlever le reste d'un vieux caisson qui se projetait au delà de la face sud du prolongement en pilotis et pour construire un entrepôt de 25 x 12 pieds, et $64.44 pour réparer et renforcer l'angle sud-ouest de L, lequel avait été endommagé par un steamer.

En 1912-13, une somme de $229.25 a été dépensée pour des réparations au plancher du quai, et pendant 1913-14, une somme additionnelle de $100 a été dépensée pour d'autres réparations urgentes au plancher.

GREAT-VILLAGE.

Great-Village, comté de Colchester, village important d'environ 1,000 habitants, est situé dans un district agricole prospère sur le côté nord de la baie Cobequid, et le long de la rivière Great-Village, à 1½ mille environ de son embouchure, à 15 milles à l'ouest de la ville de Truro, et à 3½ milles de la gare de Londonderry, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

En 1891, le ministère construisit un quai en encaissement sur l'emplacement du vieil ouvrage qui, à l'origine appartenait à des particuliers, et depuis cette époque on dépensa plusieurs petites sommes en réparations et réfections.

Pendant l'exercice 1909-10, on dépensa la somme de $306.48, pour renouveler la partie supérieure du quai, comprenant le plancher, les longerons, les lisses et les poteaux d'amarrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on dépensa la somme de $492.70, pour l'aménagement d'un lit d'amarrage en ce lieu, de 35 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur; en outre, pour la construction d'un ouvrage de protection de la grève, de 50 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur.

En 1913-14, la somme de $599.64 a été dépensée pour réparer le quai et renouveler le caisson du lit d'amarrage, sur une longueur de 25 pieds, une largeur de 15 pieds et une profondeur moyenne de 5 pieds. On a aussi construit un ouvrage de protection, de 50 pieds de longueur, 35 pieds de largeur, et rempli en pierres. Le vieux lit d'amarrage a été démoli dans le chenal de la rivière.

CROSSES-COQUES.

Crosses-Coques, comté de Digby, est situé à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans la baie St-Mary, à 7 milles environ au sud-ouest de Weymouth, et 3 milles de l'Anse de Belliveau. Ce petit village a une population de 300 habitants, qui cultivent la terre et s'occupent en même temps de la pêche sur une petite échelle.

Des détails complets sur les ouvrages faits en ce lieu sont donnés dans le rapport du ministère pour l'exercice de 1904-05.

En 1913-14, les ouvrages de protection contre l'envahissement de la mer ont été reconstruits et prolongés vers le rivage, sur une longueur totale de 400 pieds. L'ouvrage comprend des caissons solidement construits avec des pièces de bois rond.

Dépense: $3,997.54.

HALLS-HARBOUR.

Halls-Harbour, comté de King, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 65 milles au nord-est du goulet de Digby, à 12 milles au sud-ouest de Scot's-Bay et à 12 milles au nord-est de Kentville, le chef-lieu du comté de King, où la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* a ses bureaux de direction.

Entre 1839 et 1844, les habitants de Halls-Harbour, avec le concours du gouvernement provincial, construisirent des murs de soutènement de chaque côté du havre intérieur, lequel est à sec à basse marée; en outre, un prolongement du revêtement établi sur le côté est du bassin, pour servir de brise-lames et de quai. En 1884 et à différentes reprises depuis cette date, le ministère exécuta les réparations et les réfections de ces ouvrages, dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1909-10 et 1911-12.

En 1912-13, le ministère dépensa en ce lieu la somme de $785.54, pour la démolition et la reconstruction d'un tronçon du quai-brise-lames est, long de 60 pieds, qui était fort délabré et menaçait ruines.

En 1913-14, la somme de $764.72 a été dépensée pour la construction d'un aileron destiné à empêcher l'accumulation du gravier en déviant le cours de l'eau qui passe dans les vannes du barrage à la chaussée.

HANSPORT.

Hantsport, comté de Hants, a une population d'environ 1,500 habitants; il est situé sur la rive gauche ou ouest de la rivière Avon, qui a ici 1¾ mille de largeur, à mi-chemin environ entre Windsor et l'embouchure de la rivière Avon, où elle entre dans le bassin de Minas. C'est une station importante du chemin de fer Dominion-Atlantic, à 7 milles de Windsor, et 53 milles de Halifax.

Le quai qu'on y a construit en 1897-98 est une structure en caissons remplis de pierre, de 200 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, avec un "L" de 32 pieds de longueur, à son extrémité extérieure, donnant une façade de 64 pieds, sur une hauteur de 26 pieds. A marée haute, il y a une profondeur de 23 pieds d'eau le long de la face du quai. A marée basse, la grève vient à sec.

En 1908-09, la somme de $498.30 a été dépensée pour renouveler tout le dessus du quai, y compris les pièces de couronnement et le plancher.

En 1913-14, $49.93 ont été dépensés pour renouveler le plancher d'une partie du quai et pour faire des réparations diverses.

L'ouvrage fut fait en octobre 1913.

HAVRE AU-BOUCHE.

Havre-au-Bouche, comté d'Antigonish, sur la rive sud de la baie Saint-George, à environ 3 milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso, est un petit havre d'environ ½ milles de longueur par la même largeur. Sa profondeur moyenne est de 14 pieds. Des dragages ont été exécutés en ce lieu pour en améliorer l'accès.

Le quai sur la rive ouest du havre, acheté pendant l'exercice 1908-09, a été réparé et prolongé en 1909-10, avec des matériaux achetés l'année précédente. Ses dimensions sont de 192 pieds de longueur, comprenant l'ouvrage en encaissement primitif et l'ouvrage sur pilotis de 21 pieds de largeur et de 170 pieds de longueur atteignant une profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux, les espaces étant remplis de fascines et pierrailles jusqu'au niveau des hautes eaux, et un musoir de 22 pieds par 44 pieds établi sur des pilotis créosotés, en alignement avec le reste de l'ouvrage et atteignant une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées.

En 1909-10, la somme de $397.64 a été dépensée en réfections et réparations.

En 1912-13, la somme de $124.58 a été dépensée pour l'achat et le transport à pied d'œuvre des matériaux nécessaires pour le renouvellement d'une partie du plancher du quai.

En 1913-14, la somme de $999.22 a été dépensée pour réparer les abords du quai, et renouveler les pilotis et le plancher du quai. On a aussi dépensé un autre montant de $662.02 pour l'érection d'un entrepôt sur une fondation en bois créosoté.

HARRIGAN-COVE.

Harrigan-Cove, comté d'Halifax, est un endroit ayant une population d'environ 400 habitants, pêcheurs et cultivateurs, sur la côté de l'Atlantique, 70 milles à l'est d'Halifax. En 1902, le ministère y a dépensé $1,461.71 pour la construction d'un quai public. Cet ouvrage, qui est construit sur pilotis, a 120 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec un L sur l'extrémité extérieure de 20 pieds de longueur.

A cette extrémité, qui a 45 pieds de longueur, il y a cinq pieds d'eau, à l'eau basse des grandes marées ordinaires. L'abord consiste en un remblai en terre de 48 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 2' à 6 pieds de hauteur.

En 1913-14, le ministère a dépensé $189.79 pour remplacer 550 pieds m.p. du plancher, pour construire les murs d'abord de 20 pieds de longueur chacun, sur une hauteur de 5 pieds, et pour faire 250 verges de remplissage et niveler la chaussée sur une longueur de 50 pieds.

L'ouvrage fut commencé en novembre et terminé le 9 décembre 1913.

HORTON-LANDING.

Horton-Landing, comté de King, est situé à l'extrémité est du comté de King, à l'embouchure de la rivière Gaspareaux, environ à mi-chemin entre Avonport et Wolfville. C'est une station du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Ce village fait partie du district agricole le plus riche et le plus fertile de la province.

Il y a 70 à 80 ans, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un quai à l'embouchure de la rivière, sur sa rive gauche. Cette structure étant tombée en ruines et ne pouvant plus servir aux fins de la navigation, le ministère l'a reconstruite en 1888-89, au coût de $2,252.88, sur le site du vieux quai. Le quai neuf a 172 pieds de longueur, 65 pieds de largeur au bout du large et 23 pieds 6 pouces de largeur à l'extrémité près du rivage. Il est construit en caissons à parement ouverts, solidement rempli de lest, couvert par un plancher en madriers, et pourvu de bonnes défenses. C'est un endroit sûr et bien abrité à l'embouchure de la rivière, et bien qu'il vienne à sec à la marée basse, vu la grande étendue de la marée qui est de 40 à 48 pieds, les vaisseaux tirant 18 pieds d'eau peuvent s'y rendre à la marée haute.

En 1903-04, la somme de $70.20 a été dépensée pour renouveler six poteaux d'amarrage et quelques madriers du plancher.

En 1913-14, on a dépensé $906.20 pour se procurer le bois nécessaire aux réparations et améliorations du quai, mais nul ouvrage n'a été commencé, parce que la saison était trop avancée lorsque le quai n'a plus été occupé.

INGONISH (BAIE DU SUD).

La baie d'Ingonish, comté de Victoria, est située sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à peu près à mi-chemin entre le havre de Sydney et Cap-Nord; elle est divisée en deux: celle du nord, et celle du sud, par Middle-Head, une espèce de péninsule étroite et rocailleuse de plus de deux milles de longueur.

Au fond de celle du sud, il y a un grand étang séparé de la mer par une plage couverte de gravier et de galets, traversée par un chenal de 60 pieds de longueur et de cinq de profondeur à extrême marée basse, propre aux bateaux-pêcheurs à haute marée seulement.

En 1873, le ministère entreprit de faire des améliorations à ce chenal. Quand elles furent achevées, en 1876, ce chenal avait 200 pieds de largeur sur une profondeur minimum de 14 pieds, et le côté nord était protégé par une jetée de 500 pieds de long, permettant aux vaisseaux d'entrer dans l'étang, qui a une étendue de 400 acres et qui est une rade des plus convenables.

La jetée sur laquelle de légers montants ont été dépensés chaque année de 1876 à 1880, et de plus forts en 1881 et 1882, a subi de gros dommages pendant les grandes tempêtes de l'est en 1882, et a été finalement réduite à un niveau moins élevé que celui des basses eaux.

En 1886-7, on a construit un ouvrage de protection de la plage d'une longueur de 58 pieds, et d'une largeur de 20 pieds, sur le côté sud de l'entrée, pour empêcher la mer d'emporter une partie de la plage à son extrémité et d'ouvrir par-là un nouveau chenal entre cette dernière et les restes du vieux brise-lames; et en 1894-5, on défendit la plage contre l'envahissement de la mer en arrière de l'ouvrage de protection, au moyen d'une pile en encaissement long de 45 pieds, large de 15 pieds.

En 1893-94, un quai public, se prolongeant jusqu'à 10 pieds de profondeur au niveau de l'eau basse a été construit sur la plage du côté nord et près de l'entrée du havre. Ce quai a servi depuis sa construction sans exiger aucune réparation, mais vu sa faible structure et le peu de profondeur de l'eau à son extrémité, on a décidé de le renforcer et le prolonger.

En 1913-14, la somme de $4,358.22 a été dépensée pour construire le dit prolongement qui comprend: une pile en caisson, avec substructure en bois créosoté, de 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; cette pile est raccordée au vieux quai par une travée de 32 pieds de largeur par 10 pieds de longueur.

Le nouvel ouvrage a été complété; on a aussi réparé le plancher du vieux quai, et construit sur son extrémité un entrepôt de 12 x 16 pieds.

INVERNESS.

Inverness, comté d'Inverness, autrefois appelé Broad-Cove, est une ville minière, incorporée, comptant une population de 3,500 habitants, située sur la côte nord-ouest de l'île du Cap-Breton, environ à mi-chemin entre les ports de Mabou et de Margaree, à 60 milles de Port-Hastings, sur le Détroit de Canso, avec lequel il communique par un chemin de fer.

McIsaac's-Pond, maintenant appelé le port d'Inverness, est séparé du golfe Saint-Laurent par une plage de sable d'environ 400 pieds de largeur. Pour expédier le charbon extrait des houillères, une compagnie, il y a plusieurs années, avait dragué un chenal traversant la batture pour se rendre dans l'étang, les côtés du chenal étaient protégés au moyen d'ouvrage en caissons et pilotis, mais après un petit nombre d'années le chenal s'était rempli et fut abandonné.

Le ministère prit possession de cette place en vue d'ouvrir le chenal de nouveau et y faire des ouvrages de protection.

En 1908-9-10, une somme de $1,592.01 fut dépensée pour l'achat du bois nécessaire pour la reconstruction d'ouvrages de protection du chenal, sur une longueur de 635 pieds du côté est de l'entrée.

En 1910-11, un montant de $9,911.35 fut employé pour l'achat du bois créosoté requis pour la construction de l'ouvrage de protection et la construction d'un ouvrage de 395 pieds en fascines et en pierre, avec devant consistant en une palée de pilotis. On enfonça aussi des pilotis le long des 240 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection qui consistera en pilotis remplis de fascines et de pierres.

En 1911-12, on dépensa $3,694.27 pour terminer la construction des 240 pieds de pilotis du bout extérieur de l'ouvrage de protection du côté est, commencée en 1910-11. Des réparations furent aussi faites aux travaux de protection du chenal du côté ouest de l'entrée, et un chenal, de 40 pieds de largeur, fut creusé.

En 1912-13, la somme de $2,468.76 a été dépensée, à la journée, pour la construction d'un prolongement en pilotis de l'ouvrage de protection de l'entrée du chenal. Ce prolongement a 112 pieds de longueur, 16 pieds de largeur sur une distance de 96 pieds et 20 pieds de largeur sur une distance de 16 pieds. On protégea aussi la grève en arrière de ces travaux en y déposant des fascines et de la pierre.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $649.31 a été dépensée pour la construction d'un ouvrage en fascines et en pierre, de 175 pieds de longueur, sur la plage à l'est de l'entrée, pour en empêcher la détérioration par la mer, durant les tempêtes.

IONA.

Iona, comté de Victoria, se trouve sur la côte nord du détroit de Barra qui relie les lacs Grand et Petit-Bras-d'Or. C'est une gare du chemin de fer Intercolonial et un débarcadère pour les vapeurs, qui, transportant la malle et les passagers à Baddeck et réciproquement, rencontrent deux fois par jour, à cet endroit, les trains qui vont à l'est et à l'ouest.

Le vieux quai, ainsi nommé pour le distinguer du nouveau, situé sur le côté est du pont du chemin de fer, fut tout d'abord construit par le gouvernement provincial. Par la suite, il fut acheté par le ministère, qui le reconstruisit et l'allongea.

Cette construction a 195 pieds de longueur sur sa face ouest. Elle comprend un abord de 129 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; une travée de 24 pieds de longueur et une tête de 42 pieds de largeur sur sa face ouest, et de 22 pieds de largeur sur sa face est, sa longueur étant de 70 pieds le long du côté du chenal.

L'abord est construit en caissons revêtus d'un lambrissage à joints clos, il est partiellement couvert en gravier, et partiellement couvert en madriers; la tête du quai est construite en pilotis de bois créosoté, et était d'abord protégée par des défenses en bois dur, mais ces défenses, en 1907-08, furent remplacées par des pilotis en bois créosoté.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $500.25 a été dépensée pour renouveler le plancher et les pièces de couronnement sur l'ouvrage en pilotis et pour réparer les abords en caissons.

IRISH-COVE.

Irish-Cove, comté du Cap-Breton, est situé sur le côté est du lac Grand-Bras-d'Or, près de l'entrée de la baie de l'Est.

Les ouvrages, à cet endroit, comprennent: un quai achevé en 1892-93, et le détournement d'un ruisseau en 1907-08.

Le quai est une structure à piles et travées en bois indigène, de 161 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; il consiste en une culée de 47 pieds de longueur, près du rivage, un massif central de 20½ pieds de longueur, et un massif extérieur de 57 pieds de longueur, avec un retour en " L ", de 20 x 20 pieds. Au bout extérieur de l'appontement, il y a 12½ pieds d'eau, à l'eau basse, et 13½ pieds à l'eau haute du lac.

Le ruisseau traverse des prairies et des terrains bas jusqu'au rivage, et de là se continue vers l'est entre la rive et une batture de galets qui s'était rapprochée graduellement jusqu'à une distance de 270 pieds du quai. Ce ruisseau fut fermé, en 1907-08, par la construction d'un barrage en caissons, de 40 pieds de longueur, et détourné par un nouveau chenal qui passe dans la batture, à l'ouest du quai.

Pendant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $964.52 fut dépensée de la manière suivante: $614.57 pour réparer le quai, en renouvelant 145 pilotis de la palée jointive du bloc extérieur, et 4,800 pieds, B.M., du plancher, $349.95 pour construire un ouvrage en fascines, en pierre et en pilotis, le long de la rive est du ruisseau, à 240 pieds du barrage, afin d'empêcher le ruisseau de couper un chemin dans les terrains bas et de reprendre sa première direction.

En 1910-11, on a dépensé $600.31 pour ces travaux, savoir: $416.20 pour prolonger le barrage sur le côté est du ruisseau, sur une longueur de 250 pieds; $184.11 pour l'achat et la pose de 43 pièces de bois neuves, employées au consolidement en pilotis des parties instables des piles du quai.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $199.86 a été dépensée pour des réparations urgentes au quai, consistant à lambrisser à joints clos les faces extérieures de deux piles, à exhausser quelques soliveaux et à renouveler le plancher du quai là où c'est nécessaire.

JEDDORE.

Jeddore (Oyster-Pond), comté d'Halifax, est le nom donné à un endroit ayant une population de 500 habitants, situé à la tête du havre de Jeddore. La pêche et le commerce du bois sont les principales industries du lieu.

En 1905-06, le ministère a dépensé un montant de $1,185.11 pour la construction d'un quai à piles et travées, de 114 pieds de longueur, comprenant des abords en pierre de 35 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur; 3 travées

de 13 pieds chacune et 3 piles de caissons, dont 2 de 11 par 20 pieds, et la pile extérieure de 21 par 21 pieds, en face de laquelle il y a 12 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes marées.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, le ministère a dépensé $168.26 pour remplacer cinq poteaux d'amarrage et les pièces de couronnement des côtés et des bouts. Environ 300 pieds de plancher ont été posés et une grue a été installée avec des poulies et une chaîne.

L'ouvrage a été commencé en décembre et terminé le 6 janvier 1914.

JONES-HARBOR.

Jones-Harbor est situé à environ 22 milles au nord-est de Shelburne et se trouve à l'extrémité est du comté de Shelburne. La population est d'environ 150 habitants, mais, à différents temps de l'année, il y a 50 à 60 pêcheurs qui se servent de cette petite anse pour leur industrie.

Le trafic se fait preque entièrement par les vaisseaux pêcheurs; à certains temps il y a jusqu'à 50 de ces vaisseaux d'employés dans le port. Durant la saison de la pêche au homard, des petits steamers arrêtent à cet endroit pour y prendre le homard pour les différents marchés. Ces bateaux ont un tonnage de ½ à 10 tonnes, avec une valeur moyenne de $300 chacun.

L'ouvrage exécuté à cet endroit a été l'enlèvement de cailloux du chenal conduisant au quai du gouvernement, ce travail avait pour but d'assurer aux bateux pêcheurs un trajet sûr en tout temps de la marée.

Pendant l'exercice 1912-13, on a enlevé environ 175 tonnes de pierre, consistant surtout en petits cailloux. Pendant l'exercice 1911-12, on a enlevé 125 tonnes de déblais. Au cours de l'exercice dernier, cet ouvrage a été complété en enlevant 348 verges cubes de pierre, au coût de $7.25 la verge, ou à peu près $3 la tonne. La pierre enlevée est de la "trap", qui est une qualité de pierre très lourde, dont environ 11½ pieds cubes équivalent à une tonne.

L'ouvrage a été commencé le 3 juin 1913, et complété le 1er juillet 1913. Les grandes marées atteignent 7 pieds; les mortes mers, 4½ pieds.

KELLEY'S-COVE.

Kelley's-Cove (Anse Kelley), comté de Yarmouth, est situé à environ 3 milles au sud de la ville de Yarmouth. Il y a un siècle, environ, l'anse de Kelly et ses rives constituaient la ville de Yarmouth.

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un brise-lames de 97 pieds de longueur, de 23½ pieds de largeur et de 16 pieds de hauteur à l'extrémité du large. C'est en 1897-98 que le ministère semble avoir fait la première dépense à Kelley's-Cove, en reconstruisant en partie le vieil ouvrage.

On peut voir dans le rapport annuel de 1912-13, tous les détails se rapportant aux dépenses faites par le ministère depuis 1905 jusqu'à 1913.

En 1913-14, on a dépensé $49.37 pour remplir un espace d'environ 15 pouces de largeur entre le vieux brise-lames et le prolongement construit il y a trois ans; cette brèche ayant été causée par de violentes tempêtes qui avaient déplacé la pile neuve, en janvier 1913. On a aussi réparé légèrement le plancher à l'extrémité extérieure du brise-lames. Il reste à faire de grandes réparations.

KINGSPORT.

Kingsport, comté de King, un village de 500 habitants, est situé sur le côté sud-ouest du Bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le Cap-Blomidon. C'est le terminus du chemin de fer *Cornwallis Valley*, ligne secondaire du *Dominion Atlantic* à Kentville, le chef-lieu du comté, à 14 milles au sud.

Une jetée de 445 pieds de longueur établie sur pilotis existait déjà ici quand le havre passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics. C'est en 1873-74 que le ministère exécuta les premiers travaux en ce lieu, qui consistèrent dans un ouvrage de protection en encaissement établi sur le côté exposé du quai.

Depuis cette date, on a dépensé plusieurs sommes en réparations et renouvellements, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1812-12, on a dépensé la somme de $386.95 pour les réparations urgentes de la plate-forme du quai.

Les grandes marées parviennent ici à 45 pieds.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $415.01 pour des réparations urgentes à la jetée, et pour acheter le bois nécessaire au renouvellement du plancher, qui est devenu dangereux pour le passage des trains du chemin de fer.

KRAUT-POINT.

Kraut-Point comté de Lunenburg, est situé à l'entrée du havre de Riverport, le port de commerce le plus important du comt- de Lunenbourg. Kraut-Point se trouve à 16 milles par la rivière de la ville de Bridgewater, et à environ 10 milles de la ville de Lunenburg. Pour offrir des facilités de transport aux marchands de poisson de Riverport pendant les mois d'hiver, quand la navigation est interrompue par les glaces, le ministère, en 1912-13, commença en ce lieu la construction d'un nouvel appontement. La longueur de cet ouvrage est de 90 pieds et sa largeur de 25 pieds, avec un "L" de 110 x 30 pieds. La dépense de l'exécution pendant l'exercice s'est élevée à $2,502.10.

En 1913-14, le ministère a dépensé un montant de $1,498.70 pour le prolongement du quai commencé l'année précédente. Ce prolongement mesure 50 par 30 pieds et est muni de défenses jointives.

L'ouvrage fut commencé en mai et terminé le 21 janvier 1914.

Pendant le trajet entre East-Chezzetcook et Kraut-Point, la sonnette pour enfoncer les pilotis chavira et le ministère dut dépenser un montant de $400 pour la renflouer et la réparer.

L'ARDOISE (BRISE-LAMES).

L'Ardoise, comté de Richmond, est situé sur le côté est de la baie Saint-Pierre, près de son entrée, sur l'Atlantique, et à 9 milles environ à l'est de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

La partie extérieure du brise-lames, construit à la pointe Saint-Martin (sur une longueur de 400 pieds), lequel à l'origine était isolé, puis relié à la terre ferme en 1903-4-5, comprenait un noyau en charpente qui reposait sur les restes de l'ouvrage primitif. L'ensemble était recouvert de pierre et avait un talus de 3 pour 1 du côté qui fait face à la mer et à son extrémité du large et un talus de 2 pour 1 du côté intérieur de son extrémité de terre, et était protégé par un mur en béton établi à partir de 4 pieds au-dessus de l'eau la plus basse, contre le noyau de l'encaissement, et contre l'extrémité du large, ayant une largeur de 3 pieds au sommet, et une hauteur de 4½ pieds amenée au niveau de la surface de la plate-forme en pierre.

Depuis 1900, la plate-forme en pierre du brise-lames s'était dérangée quelque peu, et dans l'hiver de 1904-5, pendant une tempête extraordinaire, des vagues énormes accumulèrent d'immenses glaces contre et sur le brise-lames, démolissant la plate-forme à plusieurs endroits, et détruisant les fondations en caissons et le mur en béton.

En 1906-7-8-9, on a construit un nouveau mur formé de grandes pierres et de béton qu'on a établi à 2½ pieds au-dessous de l'eau la plus basse, à l'extérieur et contre le mur en béton sur le côté de la mer et à l'extrémité du large, à l'exception d'une longueur de 27 pieds sur le côté de la mer, et s'étendant entre les points 9 et 36 pieds à partir de l'extrémité extérieure; et on a aussi renouvelé quelques pierres de la plate-forme.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,515.19 pour achever le mur en pierre et béton établi sur le côté de la mer entre l'espace de 9 à 36 pieds à partir de l'extrémité extérieure; pour renouveler le lest et les pierres de la plate-forme de chaque côté; pour construire un mur en béton, afin de protéger le mur en pierres et en béton établi à l'extrémité et sur le côté du large et sur une longueur de 9 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et pour renouveler les pierres du talus du côté de la mer, sur une longueur de 138 pieds à partir de l'enracinement, et celles du talus de l'intérieur sur une longueur de 168 pieds à partir de l'extrémité du large.

En 1912-13, une somme de $799.94 fut dépensée pour remplir et réparer temporairement le mur en béton de la face extérieure du brise-lames. De cette manière l'ouvrage pourra résister jusqu'à ce qu'un montant assez considérable soit voté pour réparer complètement l'ouvrage.

Pendant 1913-14, la somme de $1,250 a été dépensée pour compléter les réparations au mur en béton sur la face du côté du brise-lames donnant sur la mer, commencées pendant 1912-13.

LARRY'S-COVE.

Larry's-Cove, comté d'Halifax, est situé juste à l'est de l'entrée de la baie Ste-Marguerite, 36 milles à l'ouest d'Halifax, par eau. C'est une anse entourée de chaque côté par une falaise escarpée. La population est d'environ 100, dont la plupart sont des pêcheurs.

Pendant les mois de septembre, octobre et novembre, 278 verges cubes de cailloux ont été enlevées du chenal des bateaux afin de donner une profondeur de 6 pieds à eau basse.

Les dépenses pour l'exercice financier ont été de $603.73.

LEONARD'S-COVE.

Leonard's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite anse située sur la rive sud de la baie de Fundy, à 2½ milles à l'est de Parker's-Cove. Les habitants de l'endroit, qui sont au nombre de 100 environ, s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

Afin d'obtenir un abri aux vaisseaux de pêche, durant les tempêtes, le ministère, en 1911-12, a dépensé la somme de $1,277.98 pour commencer la construction d'un brise-lames à Leonard's-Cove, et pour l'achat du bois destiné à son prolongement L'ouvrage exécuté l'année dernière a 50 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et de 5 à 10 pieds de hauteur.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $899.88 pour le prolongement du brise-lames en ce lieu, prolongement qui consiste en un ouvrage en encaissement solidement construit, de 60 pieds de longueur, de 20 à 27 pieds de largeur et de 11 à 16 pieds de hauteur.

Les grandes marées atteignent ici 24 pieds.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $1,014.52 pour compléter le brise-lames partiellement construit en 1912-13. Tout l'ouvrage a actuellement une longueur de 114 pieds, une largeur de 18 à 26 pieds, par une hauteur de 6 à 17 pieds.

LINGAN.

Lingan, ou Bridgeport, comté du Cap-Breton, est à la tête d'Indian-Bay, sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à environ 5 milles à l'est de l'entrée du havre de Sydney. Une large mare ou bassin, ayant une profondeur de 8 pieds à l'eau basse ou de 12 pieds à l'eau haute, est séparée d'Indian-Bay par un banc de sable. L'entrée qui forme le havre fut creusée et redressée en 1878 et 1880, afin de faciliter le chargement de charbon des mines de Lingan, qui ont été abandonnées depuis; elle est maintenant traversée par un pont construit par le gouvernement provincial, pour faciliter le trafic entre Lingan et Bridgeport.

En 1876-78, un ouvrage de fascines et pierre de 1,900 pieds de long fut construit sur la grève.

Cet ouvrage donnait une protection efficace à la grève jusqu'à 1893, mais il a été depuis emporté par places sur des distances qui, réunies, atteignent 1,400 pieds.

En 1901-02, 1902-03 et 1903-04, la somme de $3,597.54 fut dépensée pour reconstruire 1,900 pieds de l'ouvrage en fascines et pierre et pour le prolonger de 80 pieds. Un mur en fascines et pierre de 300 pieds de longueur a aussi été construit entre le vieil ouvrage et le pont.

Durant l'exercice 1904-05, la somme de $999.98 a été dépensée pour prolonger de 350 pieds l'ouvrage de protection, sur la grève, et pour l'exhausser de 1 pied et 3 pouces sur une longueur de 500 pieds, et de 2 pieds sur une autre longueur de 300 pieds.

Pendant 1913-14, la somme de $3,999,99 a été dépensée, à la journée, pour la construction d'une levée de fascines et pierre, de 1 400 pieds linéaires, de 10 pieds de largueur au sommet avec une pente de ½ dans 1 au côté et d'une hauteur moyenne de 4 pieds.

LITCHFIELD.

Lithfield, comté d'Annapolis, village dont les habitants s'occupent de la pêche et de l'agriculture, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 14 milles au nord-est de Digby-Gut.

En 1904-05, le ministère commença en ce lieu la construction d'un brise-lames qui fut achevé et prolongé les trois années suivantes. On trouvera les détails de l'exécution de ces travaux dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, on dépensa la somme de $2,578.21, pour achever le prolongement de 60 pieds commencé l'année précédente, et pour la construction d'un prolongement supplémentaire de 80 pieds de longueur.

En 1913-14, la somme de $1,100 a été dépensée pour finir partiellement le prolongement, de 80 pieds de longueur, commencé en 1912-13.

La nouvelle pile a 80 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 18 à 20 pieds de hauteur. Il reste à construire 50 pieds de plancher et tout le lambrissage. Pour compléter cet ouvrage il faudra encore environ $350. Il a été impossible de finir les travaux avec le montant qu'on y avait appliqué, à cause du prix élevé de l'achat du bois et de l'équarrissage.

PETITE-ANSE.

Petite-Anse, comté de Richmond, est un petit abri qui sert à mettre les bateaux en sûreté, et qui se trouve sur le côté est de l'île de Petit-de-Grat. Cette île est située à l'est de l'île Madame sur la côte sud de l'île du Cap-Breton.

Le 25 septembre 1911, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames de $21,000 au large dee Birch-Point, et sur le côté nord de l'entrée de Petite-Anse, afin de protéger le mouillage à l'intérieur.

Les travaux furent commencés le 17 juin 1912, et progressèrent d'une manière satisfaisante jusqu'au 28 décembre. A cette date il y eut une tempête accompagnée d'un raz de marée qui causa de grands dommages. L'ouvrage fut alors protégé pour l'hiver et les travaux furent suspendus. Après cette date les parties suivantes de l'ouvrage furent faites: la chaussée d'accès en pierres fut terminée, la substructure en bois créosoté fut mise en place et la superstructure fut terminée jusqu'à 100 pieds du bout extérieur du brise-lames.

On a repris l'ouvrage le 15 avril 1913, et on l'a complété et fait accepter le 20 août 1913.

La longueeur de l'ouvrage est de 600 pieds, et il s'étend jusqu'à une profondeur large de 20 pieds au sommet, et en un prolongement en caissons de bois rond et une

substructure en bois créosoté, long de 520 pieds, dont la largeur est de 20 pieds sur une longueur de 400 pieds et de 24 pieds au sommet, sur le reste. L'ouvrage en caisson est chargé de pierres, plein, et sa face du côté de la mer et celle de sos extrémité du large sont à revêtement jointif.

PETIT-BRAS-D'OR.

Le chenal Petit-Bras-d'Or, comté du Cap-Breton, est une passe étroite et sinueuse sur la rive est de l'île de Boularderie, qui relie le chenal Saint-André, un bras des lacs Bras-d'Or, avec l'Atlantique, pénétrant dans l'océan sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à 5 milles au nord de l'entrée du port de Sydney.

La longueur de la passe est d'environ 5 milles, et sa largeur moyenne est de 600 pieds, et sa profondeur de 3 à 4 brasses, excepté à son débouché dans l'Atlantique, où elle est obstruée par une batture où l'on ne trouve que 7 pieds de profondeur à l'eau basse.

Le 10 avril 1912, un contrat fut adjugé à MM. McNutt et Landry pour la construction d'un brise-lames, à partir de terre ferme jusqu'au côté est et le long du bord du chenal, dans le but d'empêcher le sable d'envahir le havre en dedans de la barre.

Les travaux de construction ont été commencés le 12 juin 1913, et terminés et acceptés le 29 novembre.

Le brise-lames en question a 300 pieds de longeur, avec un retour en " L" de 100 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet. Il est construit en caissons de bois rond, avec une substructure en bois créosoté, rempli solidement de lest, garni de défenses et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

Dragage.

Le but du dragage à cet endroit était d'obtenir un chenal de 120 pieds de largeur et de 20 pieds de profondeur, à mer basse, au-dessus de la barre de l'entrée du havre, et un chenal de 80 pieds de largeur et de 18 pieds de profondeur, à mer basse, en continuation du premier, à l'intérieur de la barre. Le premier chenal a 2,400 pieds de longueur et le deuxième a 2,100 pieds; ils servent de passage, en tout temps de la marée, aux vaisseaux et bateaux à vapeur engagés dans le commerce du charbon extrait des nouvelles mines ouvertes à l'extrémité ouest du passage.

L'ouvrage fut commencé par la drague du gouvernement *Cap Breton,* en 1910-11, et fut continué pendant plusieurs mois chaque année. Ils auraient été terminés le 31 mars 1914, sans un accident aux machines, qui nécessita leur suspension. Les travaux faits en 1913-14 furent commencés le 17 juillet 1913 et continués jusqu'au 9 octobre suivant. Durant cette période, 42,350 verges cubes (mesure de chaland) de vase, de sable et de roc ont été draguées. Le mesurage fait après les travaux indique un montant dragué de 31,500 verges cubes, mesurées sur place, ce qui donne une expansion d'environ 32 pour 100.

LITTLE-LORRAINE.

Dragage.

Litle-Lorraise, comté du Cap-Breton, est situé sur la côte est de l'île du Cap-Breton, sept milles au nord-est du havre de Louisbourg. Ce havre a environ ¾ de mille de longueur et comprend un havre intérieur et un havre extérieur divisés par une batture en sable projetant du côté est. Un banc de sable, où il n'y a que 6¾ pieds d'eau, à mer basse, s'étend à travers le havre extérieur, environ 600 pieds au sud de l'entrée du havre intérieur.

Afin de permettre aux bateaux à faible tirant d'eau d'entrer dans le havre et de permettre aux pêcheurs d'envoyer leur poisson directement à Halifax, au lieu de le

transborder à Louisbourg, il fut décidé de creuser le chenal à travers le banc. Le 22 septembre 1913, un contrat fut accordé à la *Atlantic Dredging Co.*, pour le dragage de 40,500 verges cubes, mesure de chaland, à 30 centins par verge cube.

Les travaux furent commencés le 6 septembre 1913 et terminés le 4 décembre suivant. Les quantités suivantes avaient été draguées:

40,900 verges cubes, mesure de chaland, de sable, vase, gravier et pierre, à 30 centins..................	$12,270 00
49·19 verges cubes de roc et cailloux, mesurant au moins 2 verges cubes chacun, à $6................	295 14
	$12,565 14

On a dragué un chenal d'une profondeur de 12 pieds à mer basse, de 2,375 pieds de longueur; dont la partie extérieure, de 1,350 pieds de longueur à 100 pieds de largeur, et la partie intérieure ,de 1,025 pieds de longueur, à 125 pieds de largeur.

La quantité de déblais enlevés, mesurés sur place, est de 32,100 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 27½ pour 100.

LITTLE-NARROWS.

Little-Narrows, comté de Victoria, est situé sur le côté sud de Little-Narrows, un rétrécissement du chenal de Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, à 7 milles environ à l'est de Whycocomagh, et à 15 milles à l'ouest de la ville de Baddeck.

Le premier quai fut construit par le ministère, en 1887-88; il comprenait une chaussée d'accès en pierre, de 10 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, au sommet, un caisson de 47½ pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et une pile extérieure en pilotis, de 72 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L", de 40 x 20 pieds sur le côté ouest de l'extrémité extérieure. Après que le quai a été achevé un entrepôt fut construit sur le côté ouest de la chaussée, près du rivage.

A la suite des dommages causés par le taret, il a fallu, en 1897-98, reconstruire l'extrémité extérieure. Une tête en forme de T, de 60 pieds de longueur, a remplacé le bout du quai en "L", et les trois chevalets en pilotis de l'approche ont été renouvelés.

En 1901-02, on a fait de nouveau des réparations considérables, et, en 1902-03, la tête a été prolongée de 12 pieds par une structure en pilotis.

En 1908-09, la somme de $2,646.40 a été dépensée pour l'achat de tous les matériaux nécessaires, et pour reconstruire l'ouvrage en pilotis de bois créosoté. Ce nouvel ouvrage se prolonge jusqu'à une profondeur d'eau de 18 pieds, au niveau de l'eau basse du lac. Il comprend une approche de 52 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une tête en T, de 60 pieds sur le chenal par 32½ pieds de largeur. Tous les pilotis de support, des défenses et des poteaux d'amarrage, ainsi que les liernes, les moises et les blocs inférieurs, sont en bois créosoté.

Pendant l'exercice 1912-13, la somme de $100 a été dépensée pour reconstruire en partie le caisson à l'extrémité extérieure de l'ouvrage en pilotis qui avait été construit en 1887-88, et pendant 1913-14, la somme de $250 a été dépensée pour compléter la construction du caisson commencé en 1912-13.

LITTLE-RIVER.

Little-River, comté de Digby, est situé sur la baie Sainte-Marie, ou sur le côté intérieur ou est de la péninsule communément appelé "Digby-Neck", à 5 milles au nord-est de Petit-Passage, et à 25 milles de la ville de Digby par voie de terre. La population de Little-River est de 400 à 500 habitants, dispersés sur un rayon d'à peu près de deux milles. La majorité des habitants s'occupe de la pêche et quelques-uns de

l'agriculture. On trouve dans ce village un établissement de conserves de hareng et d'aigrefin; la production annuelle de cette industrie est évaluée à environ $8,000. Un certain nombre de petits bateaux à vapeur font le service régulièrement entre les ports de Weymouth, Meteghan, Yarmouth, Saint-Jean, N.-B., et font escale aussi dans les petits ports de Digby-Neck, trois ou quatre fois par semaine.

Les détails des travaux exécutés en ce lieu, depuis 1910 jusqu'à 1913, sont donnés dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $147.70 pour enlever une certaine quantité de roc qui obstruait les abords du brise-lames, et pour réparer le mur en maçonnerie sèche qui protège la chaussée d'accès.

LIVERPOOL.

Liverpool est le chef-lieu du comté de Queen et est situé à la tête de la baie de Liverpool. C'est le port d'expédition le plus important de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse. Population, environ 2,800.

Les vaisseaux qui ont fréquenté ce port avaient un tonnage total de 38 à 40 mille tonnes. Environ 85 de ces vaisseaux, ayant un tonnage variant entre 9 et 250 tonnes, appartiennent à des armateurs de cet endroit. Ces vaisseaux peuvent avoir un tonnage total d'environ 9,000 tonnes.

Pendant l'exercice 1912-13, la drague *Canada* a été engagée toute la saison à enlever 106,860 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. Au cours de l'exercice dernier, elle a commencé l'ouvrage à Liverpool, le 26 mai, et l'a suspendu, le 26 juillet 1913, pour la saison. Durant ce temps, elle a enlevé 15,800 verges cubes de déblais. En faisant rapport sur ces travaux, l'année dernière, on a estimé qu'il serait nécessaire de draguer 3,500 verges cubes, mesure prise sur place, ou 4,200 verges cubes, mesure prise sur les chalands, afin de joindre temporairement les parties extérieure et intérieure du chenal. Cependant, ce chenal semble se remplir continuellement, ce qui explique la différence entre la quantité de déblais dragués et la quantité estimée. La proportion d'expansion dans ce cas particulier a été grande, et depuis le mois d'août 1913, quand un relevé a été fait vis-à-vis le bassin, on trouva aux profondeurs d'eau de 13·2 à 13·4 pieds à l'eau basse des grandes marées qu'il y avait eu une grande quantité de remplissage. Le 3 avril 1914, on sonda le chenal de nouveau pour une distance considérable et on trouva une profondeur de 10 pieds seulement, montrant qu'il s'est rempli de 3½ à 4½ pieds depuis le mois d'août, et la batture à travers le havre, qui s'étend de la bouée noire jusqu'à mi-chemin entre le bassin et le quai des steamers, a été rendu innavigable pour les vaisseaux de n'importe quelle grandeur. Les grandes marées atteignent 6 pieds; les mortes mers, 3½ pieds. Les déblais enlevés sont composés de vase et de bran de scie.

LIVINGSTONE'S-COVE.

Livingstone's-Cove, comté d'Antigonish, est situé sur le côté sud du détroit de Northumberland, à 2 milles environ au sud-ouest du Cap-George.

En 1903, on a construit une jetée comprenant: une culée de 30 pieds avec des murs de soutènement; un ouvrage en caissons de 282 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, et un "L" de 24 x 24 pieds sur le côté sud de l'extrémité extérieure de la jetée, le tout complètement lesté, garni de défenses sur la face nord, et lambrissé à joints clos; à l'extrémité du large et sur la face sud du retour en "L", avec des pièces en bois dur de 6 pouces.

En 1907-08, à cause des dommages causés par les tarets, il devint nécessaire de lambrisser, avec une palée jointive en bois créosoté, 188 pieds de façade de la structure, et de renforcer les autres parties avec un talus en pierre.

En 1909-10, la somme de $200.00 a été dépensée pour renouveler une partie du plancher et placer 80 verges cubes de pierre sur le talus.

En 1910-11, on a dépensé un montant de $4,302.07, pour réparer les abords de la jetée, et acheter tout le bois créosoté et indigène requis pour construire un prolongement proposé, de 24 x 80 pieds, en ligne avec la jetée actuelle.

En 1911-12, la somme de $1,124.92 a été dépensée pour se procurer la balance du bois indigène nécessaire au prolongement ci-dessus mentionné.

En 1912-13, on a dépensé un montant de $2,299.76 pour compléter presque le prolongement et renouveler du lest et le plancher du brise-lames.

En 1913-1914, la somme de $589.28 a été dépensée pour reconstruire la façade du large du prolongement, sur une longueur de 60 pieds, 5 pieds de hauteur et 10 pieds de largeur, et pour renouveler quelques pilotis et une partie du remplissage en terre sur le côté ouest des abords du quai, près du rivage.

Les grandes marées montent de 4½ pieds.

LOCKEPORT.

Lockeport, dans le comté de Shelburne, est une ville incorporée d'environ 950 habitants, situé sur l'Atlantique, à 80 milles à l'est-nord-est de Yarmouth. La principale et pour ainsi dire la seule industrie est la pêche. Lockeport était le centre de l'industrie de pêche, le long de la côte, il y a eu un développement considérable, tandis que les perspectives pour l'avenir sont excellentes. Le commerce d'expédition compte environ 21 petites goélettes variant de 20 à 60 tonnes, 2 goélettes d'un tonnage de 100 tonnes chacune, environ 150 bateaux de ½ à 3 tonnes et 4 petits steamers de 30 à 60 pieds de longueur, et tous sont engagés dans l'industrie du homard, du hareng et de la morue. Pendant les mois d'été, c'est un port d'escale pour un grand nombre de goélettes pêcheuses américaines en quête de boëtte. L'été dernier, on en vendit pour plus de $20,000 aux industriels américains et locaux. La valeur de l'expédition à Lockeport s'élève à $150,000. Ces petits vaisseaux font de 40 à 60 voyages par année, mais ne sont mentionnés sur les rapports de douanes, d'après lesquels le tonnage est calculé, que deux fois durant la dite année, ce qui représente le commerce comme étant moindre qu'il ne l'est.

Afin d'améliorer le havre, le ministère, pendant l'exercice dernier, commença l'excavation d'un chenal de 200 pieds jusqu'à une profondeur de 15 pieds à eau basse des grandes marées, et l'excavation d'un bassin de mouillage, de 300 pieds de largeur sur 1,200 de longueur, situé sur et adjacent au côté sud du dit chenal, ainsi que l'élargissement du chenal, le long du devant du quai, de 100 à 200 pieds. L'ouvrage a été commencé par le *Canada,* le 20 juillet, et suspendu le 30 décembre 1913; durant ce temps 30,000 verges cubes de matériaux, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées, constituant à peu près la moitié des travaux proposés et tracés, 167,088 verges cubes de déblais mesure prise sur les chalands, devant être enlevés. Ces déblais sont composés en grande partie de sable et de vase, les 500 pieds extérieurs étant composés de sable dur, les 200 pieds intérieurs, d'un mélange de sable et de vase, et le reste, de vase molle. Les grandes marées atteignent, ici, 6½ pieds; les mortes mers, 4½ pieds.

LONG-BEACH-POND.

Long-Beach-Pond, comté de Digby, est situé sur le côté sud-ouest de "Digby Neck", à mi-chemin entre Little-River et East-Ferry. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a établi en cet endroit une pisciculture pour la reproduction du homard. L'étang aux homards communique avec la baie de St. Mary par un chenal dont les bords sont protégés par un ouvrage en caissons, afin de garder ce chenal exempt de sable et de gravier. Il n'y a pas de population permanente dans ce lieu.

En 1913-1914, le ministère a dépensé la somme de $300 pour exhausser et réparer cet ouvrage en caissons à l'entrée du chenal, et pour enlever à la main 300 verges de sable et de gravier qui s'étaient accumulés dans le chenal et empêchaient les bateaux d'y entrer à la marée haute.

L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante.

LONG-COVE.

Long-Cove, dans le comté de Queen, est situé à environ 3½ milles au sud-ouest de Port-Wedway. C'est une anse longue et étroite se projetant sur les côtes indentées du côté sud du havre de Port-Medway. La principale industrie est la pêche au homard, mais un nombre considérable d'hommes sont employés, durant l'été, à d'autres pêches. Afin d'encourager davantage les pêcheries et de permettre plus de facilités, on a commencé, au cours de l'exercice dernier, la construction d'un brise-lames. La somme de $3,628.28 a été dépensée. L'ouvrage a été commencé le 27 août et terminé le 29 novembre 1913.

Les premiers 350 pieds de longueur du brise-lames ont été complétés; 100 pieds sont à construire. Une fois fini, ces travaux auront 450 pieds de longueur construits de pièces ordinaires de bois rond, tout d'un caisson rempli de lest jusqu'au sommet, avec bonnes défenses et bien assujetti. Il a 4 pieds au-dessus de la haute mer des grandes marées et 14 pieds de largeur au sommet avec un fruit ayant une pente de 1 dans 6 à l'extérieur et de 1 dans 12 à l'intérieur; la largeur moyenne est donc de 15 pieds. Il varie en hauteur, les premiers 80 pieds de la longueur ayant 2 à 4 pieds, les 80 pieds suivants, 4 à 6 pieds, les 80 pieds suivants de 14 à 10 pieds, et les derniers 210 pieds de 8 à 10 pieds. La trosième section de 80 pieds de longueur est plus haute que l'extrémité du large pour la raison qu'il y a une brèche entre les deux saillies sur lesquelles le quai est construit.

Ce quai est situé sur le côté nord de l'anse formant un angle d'environ 40 degrés avec la direction générale de la dite anse, et traversant celle-ci en partie afin d'empêcher le remous de causer de l'affouillement à l'intérieur du havre, et de créer l'abri nécessaire.

Les matériaux étaient de bonne qualité et l'ouvrage excellent et jusqu'à présent les travaux ont avancé d'une manière satisfaisante.

Les grandes marées atteignent 7 pieds et les mortes-mers, 5 pieds.

LOUIS-HEAD.

Louis-Head est situé à la tête de l'embouchure de la rivière des Sables, à 5 milles environ de la gare de Lockeport. Ce village compte 530 habitants environ qui, à l'exception de quelques-uns d'entre eux livrés à la culture, s'occupent de pêche. On compte 35 bateaux de pêche environ de 3 à 4 pieds de tirant d'eau, dont le plus grand nombre sont automobiles. Si le lieu offrait un meilleur mouillage, les bateaux augmenteraient en nombre et en capacité.

Le brise-lames construit en ce lieu en 1892 a 150 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et est à talus empierré sur le côté extérieur. Il consiste en une encaissement continu, à revêtement sur sa face extérieure, et sa hauteur est de 23 pieds à l'extrémité du large, et il est pourvu d'un parapet en bois ou garde-lames sur toute la longueur de sa face extérieure, de 4½ pieds de hauteur, disposé en pièces superposées de 10 x 12 dans lesquelles des poteaux de 10 x 12 pouces sont intercalés à l'extérieur; en outre, des genoux faits de grosses pièces de bois assujétissent le parapet au corps de l'ouvrage.

Pendant l'exercice financier de 1912-13, on a dépensé un montant de $4,099.96 pour réparer le vieux quai et le prolonger de 65 pieds.

A cause de l'affouillement autour de l'extrémité extérieure du prolongement, qui se trouve immergé dans 14 pieds d'eau, au niveau de l'eau basse des grandes marées, le caisson extérieur de la partie neuve a tassé d'environ 3 pieds. C'est pourquoi, dans le cours du dernier exercice financier, on a dépensé une somme de $398.48 pour reconstruire les 65 pieds extérieurs de ce brise-lames sur une hauteur de 4 pieds. On a aussi renouvelé le plancher et les solives du vieux brise-lames sur une longueur de 100, ajouté 300 tonnes de pierre de lest dans les places où il en manquait. L'ouvrage commencé le 4 septembre a été complété le 17 octobre 1913.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, de 4½ pieds.

LOWER-PROSPECT.

Lower-Prospect, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs situé à 20 milles à l'ouest d'Halifax, par le chemin public, et à 5 milles à l'ouest de Sambro, par eau. La population est d'environ 300. L'industrie principale de l'endroit est la pêche et beaucoup de maquereaux et de harengs sont pris à cet endroit. Le homard y est ausi abondant pendant la saison. Les gens de cet endroit éprouvaient de grandes difficultés dans l'expédition de leur poisson, ils étaient obligés de le garder dans leurs bateaux et de le transborder à bord du steamer, de même qu'ils devaient aussi transborder leurs importations.

En 1913-14, le ministère a employé la somme de $1,482.62 pour la construction d'un quai en pilotis de 80 pieds de longueur par 25 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 19 pieds.

L'ouvrage a été commencé en août et terminé le 27 septembre 1913.

LOWER-SHIP-HARBOUR.

Ship-Harbour, comté d'Halifax, est situé sur la côte atlantique du comté d'Halifax, à environ 50 milles à l'est de la ville d'Halifax. C'est un havre spacieux et bien abrité, d'une longueur d'environ 5½ milles et d'une largeur de 1 à 1¼ mille. A la tête du havre sont établies de grandes scieries dont le produit annuel est d'environ sept millions de pieds de bois de commerce; à cet endroit il y a un village d'environ 400 habitants. Lower-Ship-Harbour est situé environ quatre milles plus bas; c'est un village prospère de quelques 500 habitants, s'occupant de pêche et d'agriculture.

En 1905-06, la somme de $1,947.34 a été dépensée pour construire à ce dernier endroit un quai en piles et travées, 80 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à l'extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 11 pieds, à l'eau basse des marées ordinaires du printemps. A l'extrémité extérieure de l'ouvrage, il y a un L de 80 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. L'abord est une levée en pierre de 50 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 8 pieds. Un petit entrepôt a été construit sur l'extrémité du large.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $489.75 a été employé pour des réparations au quai. Un nouveau plancher a été posé sur une superficie de 50 par 20 pieds et sur un autre espace de 30 par 20 pieds, ainsi que 5 nouveaux soliveaux, 200 pieds de couronnement, et 28 défenses de 26 pieds de longueur. L'entrepôt a été transporté à un endroit où il convient mieux pour les expéditeurs et à été recouvert de 3 épaisseurs de feutre et peinturé. Des abords en pierre de 20 x 10 par 6 pieds ont aussi été construits.

Les travaux ont été commencés en juillet et terminés en septempbre 1913.

PUBNICO-OUEST INFÉRIEUR.

Pubnico-Ouest Inférieur, comté de Yarmouth, est un poste de pêche florissant, et populeux, situé sur le côté ouest du port de Pubnico, de 30 à 35 milles au sud-est de Yarmouth.

Des détails complets des dépenses pour les travaux exécutés en cet endroit, depuis 1902 jusqu'à 1912, sont donnés dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1913-14, le ministère a dépensé la somme de $779.93 pour réparer et renouveler le plancher du quai sur une longueur de 100 pieds, à son extrémité extérieure.

McARAS-BROOK.

La petite rivière McAras, comté d'Antigonish, se jette dans le détroit de Northumberland, à 3 milles à l'ouest d'Arisaig.

En 1887, on y construisit un débarcadère pour servir aux bateaux, en nivelant une partie du sommet du rocher et en construisant un abord en encaissement d'une lon-

gueur de 75 pieds. L'abord fut détruit en 1890, et reconstruit en 1891, au coût de $590.28.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $680.57 pour reconstruire la partie supérieure de l'abord en encaissement et pour poser un revêtement de 6 pouces d'épaisseur en bois dur sur sa face du large et pour construire un mur de soutènement et une chaussée entre le caisson et le sommet de la berge.

En 1913-14, la somme de $1,483.97 a été dépensée pour niveler et enlever le roc, et construire un prolongement en caisson de 45 pieds; on a aussi acheté des matériaux pour la construction d'une autre prolongement de 45 pieds, en béton.

MCKAY'S-POINT (JUDIQUE).

McKay's-Point (Judique), comté d'Inverness, se trouve sur la côte est de la baie Saint-Georges, à 10 milles au sud de Port-Hood, et à 16 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

A la Pointe-McKay, le brise-lames, commencé en 1898 et achevé en 1900, a 725 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; il est muni d'un "L" de 20 x 20 pieds à son extrémité du large. L'ouvrage est en bois rond ā parements ouverts; sa substructure est en charpente créosotée, et il est pourvu de défenses jointives autour de son extrémité du large et de l'"L", et protégé par un talus en pierre du côté de la mer. A son extrémité du large, le tirant d'eau est de 6 pieds aux basses eaux.

Les grandes marées atteignent 4½ pieds à cet endroit.

Pendant l'exercice 1908-09, on a dépensé $1,,358.99 pour démolir le caisson extérieur jusqu'au niveau de l'eau basse et pour le reconstruire et pour la pose d'entamures de carrière au talus, du côté de la mer, sur une longueur de 100 pieds, à partir de l'"L" vers l'intérieur.

Pendant l'exercice 1910-11, la somme de $1,226.59 a été dépensée pour construire un chemin, de 1,600 pieds de longueur, entre le brise-lames et le chemin public.

Pendant 1913-14, la somme de $98.50 a été dépensée pour renouveler le plancher là où c'est nécessaire et pour réparer les gardes-lames sur le côté est des travaux.

L'ANSE MCNAIR.

L'anse McNair, comté d'Antigonish, se trouve dans la partie ouest de la baie Saint-Georges, à deux milles environ du Cap-Georges.

En 1872-3-4 et en 1878, sur la rive nord de l'anse, on a construit un brise-lames de 400 pieds de long et de 20 pieds de large, que l'on prolongea sur une longueur de 20 pieds. En 1879, des glaces mouvantes emportèrent cette construction, excepté sur une longueur de 100 pieds à partir de son extrémité de terre, et la noyèrent par un fond de 3 à 6 pieds aux basses eaux. Durant l'été 1883, on reconstruisit l'extrémité de terre sur une longueur de 94 pieds. Mais, en avril 1885, ce prolongement fut considérablement endommagé par les glaces, et par suite il fut emporté.

Durant les années 1886-7-8, les fondations de la construction endommagée furent draguées, et on construisit un nouvel ouvrage long de 160 pieds, large de 34 à sa plate-forme, et ayant une surface inclinée de 8 pieds de largeur, avec un fruit de 1 dans 1 du côté de la mer. Quand cet ouvrage fut achevé, la longueur total du brise-lames était de 330 pieds, avec 12 pieds d'eau au bout.

Toute la construction fut faite en bois du pays. Les tarets l'ayant affaiblie, en 1890-1-2-3-4, on protégea l'extrémité du large et ses côtés, sur une longueur de 20 pieds, au moyen d'un pilotage jointif en charpente créosotée, et la face de la construction, du côté de la mer, au moyen d'un talus en pierre de carrière.

De 1897 à 1901, le talus ayant été détruit par les tarets, fut reconstruit jusqu'aux basses eaux et muni de défenses jointives en bois dur. On suréleva le talus en pierre jusqu'à la partie supérieure des défenses jointives, et on rechargea et on recouvrit la reconstruction où c'était nécessaire.

Durant 1901-2-3, on élargit jusqu'à 30 pieds, et sur une longueur de 120 pieds, l'extrémité de terre de la construction faite partiellement en 1872 et en 1883, et qui n'avait que 20 pieds de largeur.

Durant 1904-5, on ajouta un prolongement de 80 pieds de long et de 32 pieds de large, à travers l'extrémité du large de l'ancien ouvrage et formant un "L" de 40 pieds de longueur. Cette construction fut faite afin de protéger l'ancien ouvrage et pour mieux abriter l'étendue d'eau en arrière du brise-lames. L'ouvrage est en bois rond créosoté jusqu'à mi-marée, à charge complète et muni de défenses. Il est protégé sur toutes ses faces du large par un revêtement jointif.

En 1908-9, il fallut démolir, jusqu'à deux pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et sur 80 pieds de longueur, et 16 pieds de largeur le dessus de l'extrémité extérieure du vieux brise-lames, sur la face du large, y compris le talus, et on le reconstruisit en bois créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée, avec un revêtement neuf à joints clos; le talus de pierre sur le devant fut exhaussé jusqu'au niveau de l'eau haute.

En 1909-10, la face intérieure, à partir de l'aile, sur une longueur de 120 pieds, a été réparée et on a acheté les matériaux requis pour prolonger l'aile de 40 pieds par 25 pieds.

En 1911-12, la somme de $1,912.86 a été dépensée pour reconstruire 125 pieds de la façade du large du brise-lames et pour se procurer une quantité additionnelle de lest et des matériaux pour le prolongement en "L" proposé.

En 1912-13, on a dépensé un montant de $1,302.06 pour construire un parapet, de 198 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur sur le côté du large, et pour faire des ouvrages de protection en fascines et en pierre, et avec un caisson à l'extrémité extérieure du brise-lames, dans le but de détourner le courant sur le côté est du brise-lames; on a en même temps renouvelé une partie du lambrissage à l'extrémité extérieure.

En 1913-14, la somme de $200 a été dépensée pour renouveler le lest dans une partie de la structure, et quelques défenses ainsi que le lambrissage et le plancher partiellement.

MABOU-HARBOUR (PORT-MABOU).

Port-Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Jadis son entrée se trouvait à l'extrémité sud d'une série de dunes, et suivait un chenal tortueux qui n'offrait qu'un tirant d'eau de quatre pieds aux plus basses mers, cependant qu'une barre de sable l'obstruait.

En 1872, on entreprit de creuser un nouveau chenal à travers les dunes de sable et à l'extrémité nord.

En 1876, on acheva une jetée de 835 pieds de longueur construite du côté sud du nouveau chenal, et, la même année, on obstrua l'ancien chenal. De 1876 à 1899, on a fait des dépenses, presque tous les ans, pour draguer, réparer la jetée, construire un ouvrage en fascines et pierres à sa partie sud, et établir des ouvrages de protection du côté nord du chenal.

A l'achèvement des réparations entreprises en 1908-09, les constructions étaient:—

Du côté sud, les restes d'une jetée de 835 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, baignée par 12 pieds d'eau environ aux plus basses marées, et à talus à partir de 10 pieds au-dessous des plus basses eaux du côté du large, et de 2 pieds au-dessus des plus basses eaux du côté opposé.

Une construction en fascines et pierres de différentes largeurs, s'étendant vers le large, à partir de l'extrémité du large de la jetée, sur une longueur de 1,600 pieds environ, et dont l'extrémité du côté de terre avait 8 pieds au-dessus des plus basses eaux, et l'extrémité du large 5 pieds au-dessous.

Une construction en fascines et pierres, en arrière de la jetée, de 800 pieds de longueur, de 10 à 12 pieds de largeur à son couronnement, et de 7 pieds de hauteur en moyenne.

Une construction en pierre et en fascines, de 330 pieds de longueur, à partir de 1 pied jusqu'à 5 pieds au-dessus de l'eau haute, fermant la première entrée.

Sur le côté nord: cinq éperons en pilotis et fascines, dont quatre ont de 75 à 85 pieds de longueur, et une a 45 pieds de longueur.

En 1903, le minimum de la profondeur de l'eau à marée basse, sur la barre, était de 6 pieds 3 pouces, à une distance d'environ 600 pieds au large de la tête de la jetée. En juillet 1906, on augmenta cette profondeur d'eau jusqu'à 16 pieds, d'après le rapport de 1906-07. En novembre 1907, cette profondeur avait diminué jusqu'à 13 pieds, et au mois de juillet 1908, il n'y avait plus que 9 pieds.

En 1910-11, on a exhaussé, sur une distance de 370 pieds, la structure en fascines et en pierre qui s'étend en dehors de l'extrémité extérieure de la jetée.

En 1911-12, on a dépensé, par de l'ouvrage à la journée, une somme de $4,166.66 pour allonger encore de 135 pieds la structure ci-dessus mentionnée.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, on a dépensé $1,999.85 pour continuer, par de l'ouvrage à la journée, la reconstruction du brise-lames du côté sud de l'entrée, qui avait été commencée en 1910-11 et continuée en 1911-12.

Le nouvel ouvrage comprend: une construction en fascines et en pierre, jusqu'au niveau de l'eau haute des grandes marées, de 12 pieds de largeur au sommet, avec des talus latéraux, ayant un fruit de ½ dans 1, laquelle construction est recouverte d'un talus et d'un massif en grosses pierres de carrière, de 9 pieds de largeur à une hauteur de 3½ pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées, avec un fruit de 2 dans 1 sur les côtés; le sommet de ce prolongement nouveau est arrondi à une hauteur de 4½ pieds au-dessus des grandes marées.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $399.94 a été dépensée pour réparer les éperons ou jetées sur le côté nord de l'entrée, en renouvelant les pilotis, et l'ouvrage en fascines et pierre qui avaient été endommagés par la glace.

PORT-MABOU.

Dragage.

Le village Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la rive nord de la rivière Mabou, que franchit un pont public, à la tête de la navigation, à 5 milles de sa sortie dans le golfe Saint-Laurent et à un point situé à 10 milles au nord de Port-Hood, chef-lieu du comté. Le ministère a construit directement en aval du pont, côté sud-ouest, un petit quai à l'usage du trafic local par eau, et pour servir de débarcadère aux bateaux à vapeur côtiers. Afin d'offrir un virage facile en ce lieu, on a conclu un accord avec la *Atlantic Dredging Company* de Louisbourg, pour le creusement, à dix pieds de profondeur d'eau à basse mer, d'un bassin de virage devant le quai, de 150 pieds de largeur et de 500 pieds de longueur.

La drague *Pepperell* a enlevé durant cette saison 14,400 verges cubes de matières, sur le prix de 30 cents par verge cube, donnant la somme de $4,320.

Comme le chenal de la rivière, immédiatement au-dessous du bassin, n'était pas assez large pour permettre aux vaisseaux de se rencontrer, à mer basse, il fut décidé de lui donner une largeur de 50 pieds et une profondeur de 10 pieds à eau basse, sur une distance d'environ 2,000 pieds.

La drague *Pepperell* de la *Atlantic Dredging Co.* a commencé les travaux le 15 juillet 1913 et les a terminés le 29 juillet, après avoir dragué 9,934 verges cubes (mesure de chaland) de vase, à 30 centins par verge cube, formant un coût total de $2,880.

Le montant de déblais enlevés en 1913-14, fut de 8,690 verges cubes, mesurés sur place, l'expansion étant de 14·30 pour 100.

MAITLAND.

Maitland, comté de Hants, est situé à l'embouchure de la rivière Srubénacadie, qui se jette dans le bassin de Minas, grand estuaire de la baie de Fundy. Ce village

compte environ 1,500 habitants. Entree 1873 et 1876, le ministère a dépensé $6,342 pour la construction d'un quai public à Maitland, et depuis, on a dépensé une somme supplémentaire de $2,142.26 pour les réparations de l'ouvrage. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $142.11 pour l'achat de madriers et autres matériaux destinés aux réparations urgentes de la partie supérieure du quai. La dépense qu'entraîneront ces réparations a été imputée sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $499.45, en ce lieu, dont la somme de $77.20 a été employée pour les réparations exécutées avec les matériaux achetés l'année précédente et dont le reste, à savoir: $422,25, a été employé pour l'achat de matériaux supplémentaires destinés à d'autres réparations, dont la dépense a été imputée sur le budget de 1913-14.

En 1913-14, on a dépensé $491.42 pour terminer les réparations du quai public. On a posé 3,500 pieds de nouveaux madriers; 150 rondins pour le lest et 60 tonnes de lest; 5 nouvelles défenses, des pièces de garde et trois nouvelles échelles; une nouvelle grue, et les abords du quai ont été réparés aux endroits où il avait été endommagé par les grandes marées. L'ouvrage fut commencé en octobre et terminé en décembre 1913.

A un demi-mille de cet ouvrage, il y a un petit village appelé Maitland-Ferry-Landing. En 1913-14, le gouvernement a dépensé $1,408.42 pour y construire un quai de la traverse, d'une longueur de 100 pieds par une largeur de 30 pieds. Il a 15 pieds de hauteur sur 18 pieds de longueur. Le plan incliné sur le bout extérieur a 4 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur. Ce quai est en pilotis recouverts de madriers de 3 pouces et les abords ont 78 pieds de longueur, à partir du chemin public jusqu'au quai. L'ouvrage a été fermé pour l'hiver et il sera terminé avec le montant voté pour 1914-15. Quand il sera terminé il aura 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, avec un plan incliné de 12 pieds pour les voitures et les automobiles employant la traverse.

L'ouvrage fut commencé en août et suspendu en octobre 1913.

MALIGNANT-COVE.

Malignant-Cove, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du district de Northumberland, à 10 milles environ au sud-ouest de Cap-Georges.

Dans le fond de l'anse, il y a un étang alimenté par un petit cours d'eau; cet étang est séparé de la mer par une batture de gravier et de galets, de 100 à 200 pieds de largeur, à l'eau haute, et d'environ 4½ pieds de hauteur au-dessus de ce niveau; un chenal irrégulier à travers la batture relie l'étang avec la mer.

En 1900-1-2, le ministère a fait ouvrir un chenal à travers la batture d'une largeur de 30 pieds au plafond et d'une profondeur de 2 pieds à basse mer, et construire 2 jetées écartées de 60 pieds, de chaque côté du chenal artificiel, et s'étendant 248 pieds à l'intérieur du rivage et sur une longueur de 90 pieds vers le large jusqu'à une profondeur de 7 pieds à basse mer. Les jetées à travers la grève ont été établies au niveau de l'eau basse, et leur largeur est de 10 pieds au sommet; la partie du large des jetées a 16 pieds de largeur sur une longueur de 60 pieds, et une largeur de 28 pieds sur le reste de la longueur, savoir: 30 pieds.

Les jetées ont été construites en bois rond indigène, en caissons à parements ouverts remplis de lest, et à revêtement jointif sur leurs faces du chenal et à leurs extrémités, au moyen de madriers en bois dur de 6 pouces.

En 1902-3-4, on a prolongé l'extrémité intérieure de la jetée de l'ouest sur une longueur de 60 pieds vers le rivage; ce prolongement est en encaissement de 10 pieds de largeur et a été érigé pour empêcher la réouverture du vieux chenal. On a aussi construit un ouvrage de protection en encaissement sur la grève à l'est de la jetée de l'est pour empêcher la mer de déferler sur la grève. La longueur de ce nouvel ouvrage est 109 pieds et sa largeur de 18 pieds. Contrairement à la prévision contre l'action des tarets, on découvrit que ces ravageurs avaient endommagé les extrémités

du large des jetées et en 1904-5, on protégea temporairement ces ouvrages par la construction de pilotis en bois dur, et en 1905-6-7, on protégea davantage les extrémités extérieures, et les côtés des jetées, sur une longueur de 30 pieds à partir du bout extrême, par une palée jointive en bois créosoté.

En 1908-9, on dépensa $3,765.63 pour la construction de piles de 30 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur, à substructure en bois créosoté, pour affermir les extrémités du large des jetées, qui commençaient à se désagréger.

En 1910-11, on a dépensé $1,057.44 pour boucher une brèche faite à l'extrémité du rivage de la jetée de l'ouest, et pour enlever le sable qui s'était accumulé dans le chenal.

En 1911-12, on n'a pas fait de dépense sur les lieux. Dans le cours de cette année, de violentes tempêtes ont détruit la partie extérieure de la jetée de l'est, couvert de sable et de gravier l'intérieur du brise-lames, remplissant le chenal jusqu'à la pleine hauteur du rivage, et rendant nécessaire l'ouverture d'un nouveau chenal sur le côté ouest de la jetée de l'ouest. Ce nouveau chenal a amené l'affouillement de cette jetée.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $4,799.86 pour reconstruire, au-dessus du niveau de l'eau basse, une partie de la jetée du côté, sur une longueur de 38 pieds, une largeur de 18 pieds et une hauteur moyenne de 10 pieds. On a aussi construit partiellement un prolongement de 75 pieds par 25 pieds 4 pouces de largeur sur une profondeur de 11 pieds 6 pouces à l'eau basse. De plus, il a été dépensé un montant de $450 pour compléter ce prolongement; cette somme sera prise sur le crédit voté en 1914-15, comme il est autorisé par une lettre du 11 novembre 1913.

En vertu de cette lettre d'autorisation, on a dépensé la somme de $466.33.

MARBLE-MOUNTAIN.

Marble-Mountain, comté d'Inverness, est un établissement situé sur le côté nord de la baie Ouest, un bras du lac Grand-Bras-d'Or, à 14 milles environ à l'est de la tête de la baie.

Jusqu'à ces dernières années, la place n'avait pas d'importance, mais depuis que la *Dominion Iron and Steel Co.* a fait l'acquisition des immenses carrières de pierre à chaux de l'endroit, il s'y fait un trafic considérable. Cette compagnie, qui emploie un grand nombre d'ouvriers, expédie la pierre des carrières pour leurs hauts-fourneaux.

En 1906-7-8, la ministère a construit un quai en caissons et travées s'étendant jusqu'à 15 pieds à eau basse, de 185 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L" sur le côté nord de l'extrémité extérieure.

En 1909-10, la somme de $834.47 a été dépensée pour construire une chaussée de 1,050 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, pour relier le quai au chemin public, et le refermer par une clôture de poteaux et fils de fer.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $231.70 a été dépensée pour réparer le plancher du quai.

MARGAREE (ILE).

L'île de Margaree, comté d'Inverness, est située dans le golfe Saint-Laurent, à 2½ milles au large de la côte ouest de l'île du Cap-Breton, et à 27 milles au nord-est de Port-Hood.

En 1890-1900, un quai fut commencé sur le côté est et près de l'extrémité sud de l'île; ce quai fut terminé en 1901-2. Il a 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et comprend: une pile en encaissement de 28 pieds, dont le côté sud a été fortifié par un mur en béton de 18 pieds de longueur, 4 pieds de largeur, sur une hauteur moyenne de 7 pieds; et un caisson de 72 pieds de longueur, dont les 40 pieds extérieurs ont été reconstruits en 1909-10. On a fait aussi des réparations et placé du lest nouveau dans le caisson contigu; ces divers travaux ont coûté $1,725.90.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $245.54 pour payer des comptes pour des matériaux achetés en 1909-10, et réparer et lester le caisson extérieur de 40 pieds.

En 1911-12, on a employé $665.76 pour réparer l'extrémité extérieure du brise-lames, qui avait été sérieusement endommagé par une violente tempête, l'année précédente. Ces réparations consistaient à exhausser et à remettre du lest et des madriers dans le caisson extérieur, et à ériger un talus de pierre sur le côté ouest de l'extrémité intérieure de l'ouvrage.

En 1912-13, une somme de $435.11 a été dépensée pour replacer du lest dans certaines parties du quai et pour lambrisser la face du large et le bout, et pendant 1913-14, on a rempli l'ouvrage de lest et on plaça de la grosse pierre sur la face ouest de l'extrémité intérieure des travaux pour empêcher l'affouillement par la mer. Dépense, $380.32.

MARGAREE (RIVIÈRE).

La rivière Margaree, comté d'Inverness, est un cours d'eau considérable, de la côte ouest de l'île du Cap-Breton; elle se jette dans le golfe Saint-Laurent après avoir traversé de vastes prairies.

Les ouvrages de protection, commencés en 1907-8 et continués durant les deux années suivantes comprennent: Deux barrages de déviation du courant, en haut et en bas de la propriété Ross-Ingraham, dans la rivière Margaree nord-est. Ces barrages, construits en pilotis et fascines, de 15 pieds de largeur, ont 420 pieds de longueur, 6½ pieds de hauteur, et 250 pieds de longueur par 5 pieds de hauteur, respectivement. D'autres barrages semblables de 5 pieds de hauteur, de 320 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, et de 150 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, respectivement, ont été construits au pont de Doyle et à la propriété de Deagle.

En 1909-10, la somme de $245.56 a été dépensée pour compléter le barrage de déviation vis-à-vis la propriété Ross-Ingraham.

En 1911-12, une somme de $1,999.97 a été dépensée pour reconstruire une partie du barrage supérieur vis-à-vis la propriété Ross-Ingraham, et le prolonger sur une distance de 75 pieds vers l'ouest.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,499.94 a été dépensée comme suit: $749.94 pour la reconstruction de 100 pieds linéaires d'ouvrage en pilotis, fascines et pierre sur la chaussée inférieure de la propriété Ross-Ingraham et pour le réparer, et $650 pour la reconstruction d'un ouvrage de 90 pieds linéaires en pilotis, fascines et pierre sur la chaussée supérieure de la même propriété et pour le réparer.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important de la côte sud de la baie de Fundy. Il est situé entre la lagune de Digby et la baie Scott, à 42 milles au nord-est de la lagune, à 36 milles au sud-ouest de la baie, et à 9 milles au nord de Middleton, une importante station du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Margaretville a une population d'environ 500 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

En 1837, une jetée fut commencée en ce lieu par le gouvernement provincial. En 1871, elle passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et depuis, elle fut fréquemment remise à neuf, prolongée et réparée. On trouvera tous les détails de ces travaux dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $299.99 pour réparer et renouveler le plancher du brise-lames du côté de l'est. On a aussi dépensé un montant de $100 pour des réparations semblables dans la partie supérieure du brise-lames principal.

MARION-BRIDGE.

Marion-Bridge, dans le comté de Cap-Breton, traverse la rivière Mira à environ 12 milles en haut de l'entrée de la baie Mira sur la côte est de l'île du Cap-Breton.

La rivière est navigable et pendant la saison d'été, des petits steamers font le transport des passagers et du fret. Le débarquement se fait le long de la rivière à des petits quais difficiles à aborder, près des ponts Albert et Marion, ou au moyen de bateaux.

Afin de faciliter le débarquement des marchandises et des passagers au pont Marion, pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,213.95 a été dépensée par le ministère pour construire un quai en pilotis, de 25 sur 40 pieds avec des approches en pilotis, de 20 sur 30 pieds et pour la construction d'un entrepôt de 12 sur 16 pieds, construit en arrière du quai sur une fondation séparée en pilotis.

MATTHEWS-LAKE.

Matthews-Lake, comté de Shelbourne, est une nappe d'eau située à l'extrémité de Black-Point, et rentrant à l'intérieur des terres sur une distance de 3½ milles. Sa largeur moyenne est de ¾ de mille. Black-Point se trouve à 3 milles directement à l'est de Lockeport. Ce lac est séparé de la mer par une longue batture de galets, à travers laquelle on a proposé de creuser un chenal à l'extrémité sud. Depuis un grand nombre d'années, il existait un chenal naturel dans lequel passaient en grandes quantités des éperlans, des truites, des alevins, des anguilles, des achigans pour aller frayer dans le lac. Il y a environ 13 ans, cette entrée s'est remplie par l'action de la mer. Pendant plusieurs années, les habitants de l'endroit ont ouverts, à leurs frais, ce chenal, mais à chaque printemps ils le trouvaient rempli de nouveau.

L'année dernière, le ministère a dépensé un montant de $1,882.92 pour faire un chenal et y construire des murs de protection l'empêchant de se remplir. Le chenal a 39 pieds de largeur et part de la ligne du rivage du lac jusqu'à la marque de l'eau basse des grandes marées, une distance de 140 pieds dans le centre.

Des murs en caissons ont été construits le long de chaque côté du chenal, l'un du côté nord ayant 120 pieds de longueur avec un retour de 30 pieds de longueur, et l'autre du côté du sud ayant 170 pieds de longueur avec un retour semblable de 30 pieds de longueur. Le chenal a été creusé à une profondeur de 4 pieds au-dessous de la surface, avec une largeur de 15 pieds au fond et de 27 pieds au sommet, et avec une berme de six pieds sur chaque côté entre le bord du chenal et le mur en caissons. L'ouvrage en caissons continus a de 6 à 8 pieds de hauteur, est construit en pièces de bois rond et rempli de pierres, sur les deux côtés il y a des défenses.

Les travaux commencés le 14 juillet ont été complétés le 21 novembre 1913.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers de 4½ pieds.

METEGHAN.

Meteghan, comté de Digby, est situé sur la côte sud de la baie Sainte-Marie, à 25 milles au nord de Yarmouth, à 20 milles au sud de Weymouth, à 2½ milles de la rivière Meteghan, et à 40 milles au sud de Digby, chef-lieu du comté.

Après Digby et Yarmouth, Meteghan est l'établissement le plus important de la baie; on y compte 1,000 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et à l'industrie du bois et du commerce en général. Les travaux du havre consistent en un brise-lames et en un débarcadère, en encaissement de bois indigène, construits en 1837 et 1860 par le gouvernement provincial conjointement avec les habitants. Le débarcadère a 200 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Le brise-lames a 925 pieds de longueur avec un " L " de 85 pieds à l'extrémité du large.

Depuis 1875, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes d'argent pour des travaux de réparations et de réfections, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-14, la somme de $2,000 a été dépensée pour démolir et reconstruire une partie de la façade du large du brise-lames, sur une longueur de 49 pieds, une hauteur de 24 pieds et une largeur de 16 pieds.

On a aussi réfectionné la partie supérieure de l'aile du brise-lames.

METEGHAN (RIVIÈRE).

La rivière Meteghan, comté de Digby, se jette dans la baie de Fundy, à l'entrée de la baie Sainte-Marie, presque directement vis-à-vis Grand-Passage. Le village à l'embouchure de la rivière, est à 20 milles au sud de Weymouth, à 28 milles au nord de Yarmouth, et à 2½ milles au nord de Meteghan, ou Meteghan-Cove. Ce village compte environ 500 habitants, qui s'occupent de l'agriculture, de la pêche et de l'exportation du bois de commerce. Les travaux ici, qui ont été exécutés avant la Confédération, probablement aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial, consistent en deux brise-lames, établis respectivement de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pour former un mouillage d'environ 3 acres en superficie et d'une profondeur d'eau de 10 à 15 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Depuis 1873, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes en réparations, prolongements et améliorations, dont on trouvera tous les détails d'exécution dans les rapports annuels de 1908-1909, 1911-1912 et 1912-1913.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $996.53 pour renouveler le plancher du brise-lames, sur une longueur de 260 pieds, à son extrémité près du rivage, sur toute la largeur du brise-lames; on a aussi renouvelé une autre longueur de 100 pieds de plancher sur la moitié de la largeur de l'ouvrage. Ces réfections comprennent les madriers et les solives.

MIDDLE COUNTRY HARBOUR.

Country-Harbour, comté de Guysborough, est situé sur les bords de l'Atlantique, dans la Nouvelle-Écosse, à 36 milles à l'ouest du Cap-Canso. C'est un havre de mouillage excellent, de 4½ brasses de profondeur, à 4 milles à l'intérieur des terres, permettant aux gros vaisseaux d'y entrer jusqu'à une distance de 6½ milles, et aux petits bateaux de se rendre jusqu'à Narrows-Point, 8½ milles à l'intérieur. Lorsque la marée est haute, les bateaux peuvent même monter jusqu'à 2 milles en haut de Narrows Point.

Durant l'exercice financier de 1907, un contrat au montant de $3,200.00, a été adjugé le 1er mars 1907 pour la construction d'un quai à Middle Country Harbour.

Le quai est construit en caissons espacés par des travées; il a 139½ pieds de longueur, dont une culée en pierre de 21 pieds de largeur, trois caissons au centre de 22 pieds 8 pouces de largeur chacun, et une pile à l'extrémité extérieure de 22 pieds par 32 pieds 4 pouces, formant un retour en "L" de 10 pieds, sur le côté sud. La profondeur de l'eau au bout extérieur du quai, à marée très basse, est de 14 pieds.

Pendant l'exercice financier de 1908-09, un contrat, au montant de $500, a été adjugé pour l'érection d'un hangar de 30 x 20 pieds, sur le côté nord du quai, près de son extrémité intérieure.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $21 pour des réparations temporaires à la fondation du hangar.

MIDDLE-RIVER (INFÉRIEURE).

Middle-River, comté de Victoria, est un cours d'eau considérable qui se jette dans la baie Indian, sur le côté nord du chenal Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or.

A environ 5 milles de son embouchure, la rivière coule à travers un terrain d'alluvion qui est facilement déplacé ··· les hautes eaux, et en conséquence, la force du

courant ouvre de nouveaux chenaux et une grande quantité de terrains de valeur a été détruite.

Depuis 1903, trois barrages de déviation ont été construits à cet endroit dans le but de redresser et limiter le cours de la rivière, et ces ouvrages, à mesure qu'ils progressent, ont eu, jusqu'à présent, des résultats fructueux. A la fin de l'exercice de 1908-09, le barrage inférieur avait 1,042 pieds de longueur, le barrage du milieu, 220 pieds, et le supérieur, 600 pieds. Tous ces barrages sont remplits de lits alternatifs de pierres et de fascines, entourés de pilotis, et protégés le long du chenal par un lambrissage en pilotis jointifs.

Pendant le dernier exercice financier, la somme de $1,100 a été dépensée pour construire un barrage à bas niveau, en fascines et en pierres, de 250 pieds de longueur et 10 pieds de largeur en avant de la partie la plus profonde du barrage supérieur, pour empêcher l'affouillement du fond de gravier.

En 1911-12, un montant de $493.82 a été employé pour réparer le barrage inférieur construit en 1909-10.

Du montant voté pour réparer la chaussée de déviation du courant, on a dépensé pendant 1913-14, la somme de $2,346.34, comme suit:—

Sur la chaussée inférieure la somme de $1,199.21 pour la reconstruction partielle de 200 pieds linéaires d'un ouvrage en pilotis, fascines et en pierre, laissant une partie du remplissage en fascines et en pierre incomplète à cause du manque d'argent.

Sur la chaussée supérieure, la somme de $1,147.13 pour reconstruire 240 pieds linéaires d'ouvrage en pilotis, en fascines et en pierre pour protéger la face de la chaussée, et dans le renouvellement de 300 verges cubes de fascines et de pierre dans la chaussée elle-même.

MIDDLE-RIVER (SUPÉRIEURE).

Upper Middle River, comté de Victoria, est un établissement situé sur la rivière Middle, cours d'eau considérable qui se jette dans la baie Indian, sur le côté nord du chenal Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, à environ 11 milles en haut de l'embouchure de la rivière.

Dans le but de ramener le cours de la rivière au-dessus du pont des piétons, où elle menace de laisser le vieux chenal pour se frayer un nouveau lit à travers des terrains de grande valeur, la somme de $2,185.15 fut dépensée, dans le cours de l'exercice de 1907-08-09, pour construire un barrage de déviation, de 40 pieds de longueur, les 100 pieds intérieurs étant formés d'ouvrage en fascines et en pierre, et les 300 autres pieds, de trois rangées de pilotis, de 15 pieds de largeur, solidement remplis de fascines et de pierres et renforcées par un lambrissage jointif en madriers du côté du chenal.

Pendant l'exercice financier de 1909-10, on a dépensé le montant de $401.02 pour la construction d'un court barrage, au-dessus du vieux barrage, dans le but d'empêcher la rivière de se frayer un chemin en arrière. Le nouveau barrage a 90 pieds de longueur, le bout d'en haut, sur une distance de 30 pieds, est construit en fascines et en pieres seulement, tandis que les autres 60 pieds sont en pierres et en fascines entourées de pilotis.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912, un montant de $409.95 a été dépensé pour construire un prolongement du barrage supérieur de 90 pieds de longueur, en pilotis, fascines et pierre.

En 1913-14, la somme de $500.50 a été dépensée pour protéger le bord de la rivière entre les barrages supérieurs et inférieurs, au moyen de fascines et de pierre et remplir le dessus des deux barrages avec des fascines et de la pierre. On a posé en tout 500 verges cubes de remplissage.

MILL-COVE.

Mill-Cove, comté d'Halifax, est une petite anse sur le côté de Dartmouth, du havre d'Halifax, située dans le centre de la ville et bien abritée. Un certain nombre d'industries sont situées à cet endroit.

La *Halifax Dredging Co.* a dragué, à l'entreprise, 28,568 verges cubes, de vase et cailloux, à 29 centins par verge cube, mesure de chaland. Ce dragage fut fait pour donner une profondeur de 18 pieds. L'ouvrage fut fait entre le 19 août et le 14 novembre 1913. Les dépenses totales pour l'exercice ont été de $8,284.86.

MILL-CREEK.

Mill-Creek, comté de King, petite colonie agricole qui compte environ 200 à 300 habitants, est située sur la rive est du bassin de Minas, à 3 milles au sud du Cap-Blomidon et à environ 4 milles au nord de Kingsport, le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer *Dominion Atlantic.*

Il y a environ 20 ans, les habitants commencèrent en ce lieu la construction d'un petit appontement sur pilotis; mais leurs ressources s'étant épuisées, ils se trouvèrent dans l'impossibilité de l'achever. L'ouvrage inachevé avait 160 pieds de longueur et de 20 à 25 pieds de largeur. Entre 1899 et 1911, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes pour réparations, réfections et prolongements, dont on trouvera les détails d'exécution dans les rapports de 1906-07, 1910-11 et 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $5,245.96. L'ouvrage, qui a été complété d'une manière satisfaisante, comprend: le prolongement du quai brise-lames au moyen d'un caisson, de 92 pieds de longueur, 31 pieds de largeur, par 23 à 26 pieds de hauteur, le tout solidement construit en pièces de bois rond. On a aussi fait les quelques réparations suivantes: plusieurs centaines de tonntes de lest ont été mises dans le vieux brise-lames, ainsi que de nouvelles solives sur une longueur de 42 pieds; 600 pieds de madriers, m.p. ont été renouvelés. Les travaux ont été bien exécutés et à bon marché.

MIRA (TRAVERSE).

La traverse de Mira, à Albert-Bridge, comté de Cap-Breton (sud), est situé sur la rivière Mira, à 5 milles environ de Mira-Gut, à son embouchure, où il y a une station du chemin de fer Sydney et Louisbourg, et à 12 milles de la ville de Sydney. Plusieurs petits bateaux à vapeur naviguent sur cette rivière; ils transportent des passagers et du fret. Les pasagers arrêtant à Albert-Bridge, débarquent au vieux quai sur la rivière principale, et ce débarcadère est dangereux.

Un crédit de $1,000 a été voté, en 1912-13, pour construire, à Burke's-Cove, près du pont, un quai de 100 pieds de longueur, composé d'une pile et d'une travée, se rendant jusqu'à 11 pieds d'eau à marée basse. Un terrain et le droit de passage avaient été offerts gratuitement au ministère pour y construire ce quai.

Des instructions ont été reçues, le 13 juin 1913, de commencer la construction du quai proposé, en faisant l'ouvrage à la journée, mais les plans et le devis ne purent être prêts avant l'automne, et la saison étant trop avancée, il ne s'est fait aucun ouvrage.

Du montant voté, on n'a dépensé que la somme de $476.22, pendant l'exercice financier, pour se procurer les matériaux nécessaires à la construction du quai.

Le quai proposé sera construit avec une pile et une travée, d'une longueur totale de 100 pieds par 16 pieds de largeur, et avec une tête de quai de 16 x 30 pieds, immergée dans une profondeur d'eau de 11 pieds à marée basse.

MOOSE-HARBOUR.

Moose-Harbour, dans le comté de Shelburne, est situé à environ 3½ milles à l'ouest de la ville de Liverpool. C'est un petit havre où le ministère a construit, en 1908-09,

un brise-lames au coût de $4,500. Ce brise-lames est situé sur une saillie de rocher sur le côté de la mer de l'entrée du havre. Un peu plus en dehors du brise-lames, il y avait un récif qui était un danger pour la navigation dans le havre. Afin de rendre l'entrée navigable en tout temps, il a été décidé d'enlever ce récif, et l'ouvrage a été fait au cours de l'exercice dernier. Environ 20 petits bateaux fréquentent ce havre, comme une station de pêche. Ces bateaux sont presque tous à moteur, d'une valeur moyenne de $400 chacun.

L'ouvrage a été commencé le 27 mai, et complété le 26 juillet 1913. A cause des courants contraires et de la mer, pendant la dernière partie de mai et de juin, on a discontinué temporairement l'ouvrage le 2 juin, et on l'a repris le 2 juillet. On a enlevé 349·5 verges cubes de presque tout de granit. D'abord, les opérations au moyen d'explosifs sur ce récif n'ont pas produit de bons résultats, de sorte qu'un scaphandrier posa plus de 300 livers de dynamite dans une charge, le long des fissures du récif. Ceci eut l'effet désiré avec le résultat que l'ouvrage progressa favorablement. Les grandes marées atteignent ici 7 pieds; les mortes mers, 4½ pieds.

MORDEN.

Morden, comté de King, jadis appelé French-Cross, est un petit village de pêcheurs et d'agriculteurs dont le nombre s'élève à 150 environ. Il est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à cinquante milles au nord-est de la lagune de Digby, et à neuf milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. La jetée ou brise-lames en ce lieu fut commencée en 1846, à frais communs, par les habitants de la localité et le gouvernement provincial. Sa longueur est de 365 pieds et sa largeur varie de 28 à 45 pieds, et sa hauteur est de 10 à 26 pieds. On y a exécuté de nombreuses réparatoins, renouvellements et prolongements, dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1904-05, 1911-12 et de 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $999.27 pour construire deux caissons sur le côté ouest du brise-lames, à l'extrémité près du rivage. Un de ces caissons a 50 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 12 à 16 pieds de hauteur. Il est placé contigu au caisson de 42 pieds de longueur construit en 1912. L'autre caisson, construit cette année, a 40 pieds de longueur, 17 pieds de largeur et 11 pieds de profondeur; il se continue vers le rivage à la suite de la structure érigée l'année dernière. On a aussi fait diverses réparations au brise-lames.

MUSHABOOM.

Mushaboom, comté de Halifax, est situé sur la rive ouest et près de l'entrée de Sheet-Harbour. Ce lieu offre un abri très sûr aux bateaux des pêcheurs qui sont au nombre d'environ 150 à Mushaboom. La flottille de pêche se compose de 30 bateaux bien équipés, et cette industrie réalise annuellement 500 quintaux de morue et 2,000 barils de hareng dont la valeur est de $10,000 à $12,000.

Pendant l'exercice 1912-13, on a voté $2,000 pour la construction d'un petit quai à Mushaboom; mais vu la difficulté qu'on a eue de se procurer les matériaux nécessaires, cet ouvrage n'a pas été achevé, et sur cette somme on a dépensé $805.75, pour la construction d'une chaussée d'accès en enrochements et pour la construction de l'un des caissons du quai.

En 1913-14, cet ouvrage a été terminé par l'addition de deux caissons mesurant 20 par 20 pieds, ayant une hauteur moyenne de 22 pieds, et un plancher a été posé sur toute la longueur de l'ouvrage, qui est de 140 pieds, y compris l'abord, par une largeur de 20 pieds et une hauteur moyenne de 19 pieds. Les dépenses en 1913-14, ont été de $1,432.43.

L'ouvrage a été commencé en août et terminé le 14 octobre 1913.

MUSQUODOBOIT.

Musquodoboit, port de douane important du comté de Halifax, est situé à 28 milles à l'est du havre de Halifax. On y compte trois magasins, trois hôtelleries, quatre scieries, et ce village est desservi par la poste et les bureaux de télégraphe et de téléphone. Les habitants de l'endroit dont le nombre est d'environ 500, s'occupent principalement de l'agriculture et de l'exploitation du bois de commerce. L'exportation annuelle du bois de construction en ce lieu s'élève à environ 11 millions de pieds. On n'y trouve pas de communications par chemin de fer, et tout transport se fait par bateaux entre Musquodoboit et Halifax.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,404.40, pour commencer la construction en ce lieu d'un quai en encaissement. On a construit un tronçon de 60 pieds de longueur avec l'adossement d'un ouvrage établi en travers, de 50 pieds de longueur, à l'extrémité extérieure, le tout sur une hauteur de 4 à 16 pieds; un hangar de 18 par 24 pieds pour les expéditeurs; en outre, on a dépensé $127.74, pour l'achat du bois destiné aux travaux de 1913-14.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $402.74 a été dépensé pour une addition en caissons à l'ouvrage commencé l'année dernière. Cette addition mesure 20 x 40 pieds et a 20 pieds de hauteur; 50 verges de remplissage ont été faites et une grue a été placée.

L'ouvrage a été commencé en novembre 1913 et terminé le 25 mars 1914.

NECUM-TEUCH.

Necum-Teuch, comté de Halifax, est situé sur la côte orientale de la baie de Necum-Teuch, à l'embouchure de la rivière Mosers, à 68 milles, à vol d'oiseau, E.N.E., de Halifax, et à six milles de la rivière du Saumon. L'endroit compte 400 habitants livrés aux travaux des champs et à la coupe du bois.

En 1902-03-04, on a dépensé $5,211.58, pour la construction en ce lieu d'un appontement long de 394 pieds et large de 20 pieds, flanqué d'un "L" à l'extrémité du large, ayant un front de 40 pieds de longueur et une largeur de 30 pieds, et atteignant une profondeur de 16 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $396, pour le planchéiage de l'appontement, en pièces de bois de 2 pouces sur toute sa longueur de 10 pieds, et pour la démolition et la reconstruction de la façade de l'"L".

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $494.52, pour disposer un certain nombre de défenses le long de la face extérieur et du côté nord de l'ouvrage, et un faisceau de défenses boulonnées à chacun des angles. En outre, on a exhaussé la nouvelle partie de l'ouvrage qui se trouve en dedans du hangar, du côté nord, et posé de nouvelles lisses sur le côté extérieur du quai et renouvelé une partie du plancher.

L'ouvrage avait été endommagé par une tempête survenue en décembre.

En 1913-14, un montant de $198.13 a été employé pour réparer les dommages faits par les violentes tempêtes de l'hiver 1913; le brise-lames a été reconstruit le long du chemin sur une longueur de 270 pieds et une hauteur moyenne de 2 pieds; 125 verges de remplissage ont été faites pour protéger le chemin. Le hangar a aussi été allongé de 4 pieds. Les travaux ont été commencés en juillet et terminés en août 1913.

NEW-CAMPBELLTON.

New-Campbellton, comté de Victoria, est situé au fond de l'entrée de l'anse Kelly, sur le côté nord du chenal du Grand-Bras-d'Or, à environ un mille de son entrée dans l'océan Atlantique. L'anse mesure environ un demi-mille de large à son entrée sur un quart de mille de profondeur; la profondeur de l'eau est d'environ 20 pieds à l'eau basse. Il est à l'abri de tous les vents, excepté ceux du sud-ouest, mais comme ces vents prennent la direction du chenal, ils ne causent guère d'inconvénient.

C'est un port d'escale du Steamer *Marion* de la *Bras d'Or Steam Navigation Co.*, qui visite pendant la saison de navigation les ports échelonnés entre Sydney et Bras-d'Or.

Le 15 septembre 1905, un contrat, au montant de $17,000, avait été adjugé pour construire un quai au bout du vieux quai à charbon, devant servir de débarcadère et de place pour décharger le lest des vaisseaux. A même ce montant on devait aussi réparer le vieux quai et le faire servir d'abords au quai neuf.

La construction fut commencée au mois de juin 1906 et complétée le 24 janvier 1907.

Après l'achèvement de l'entreprise sous contrat, on a dépensé la somme de $150 en travaux à la journée pour placer une autre quantité de lest dans le prolongement en caissons.

La structure érigée par contrat comprend la reconstruction du sommet du vieux quai; la construction d'un mur de soutènement en caissons de bois rond, de 165 pieds de longueur, et 12 pieds de largeur, sur le côté sud du vieux quai; une palée en pilotis créosotés à l'extrémité extérieure du vieux quai, de 61 pieds de longueur par une largeur moyenne de 22 pieds; et un prolongement en caissons, avec substructure en bois créosoté, pour servir de quai public, en même temps que pour y déposer le lest des vaisseaux, ce dernier prolongement est en forme de "L" sur le côté de la structure en pilotis, et a 200 pieds de longueur par 24 pieds de largeur.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $151.65 pour construire un hangar à fret, de 12 x 20 pieds, sur le bout du quai. Un autre montant de $299,89 a été dépensé pour enclôre avec des pilotis jointifs en bois indigène la face nord de l'extrémité extérieure du vieux quai, afin d'empêcher l'éboulement du vieux lest le long du quai et en diminuer la profondeur de l'eau.

En 1913-14, la somme de $102.40 a été dépensée en réparations temporaires au plancher tellement brisé en certains endroits que les voitures ne pouvaient se rendre au bout du quai, où viennent accoster les steamers.

NEWELLTON.

Newellton, comté de Shelbourne, est situé à 2 milles environ au nord-ouest de Clarks-Harbour. Sa population est d'envnron 350 habitants qui, pratiquement, n'ont pour vivre que l'industrie de la pêche au homard.

En 1900, un quai a été construit à cet endroit, et depuis cette époque il a été prolongé jusqu'à 288 pieds qui forment sa longueur actuelle. Les 108 premiers pieds consistent en abord en pierre, les 50 pieds qui suivent se composent de deux caissons de 20 pieds de longueur, séparés par une travée de 10 pieds de longueur, et les 130 pieds du large sont construits sur des chevalets en pilotis espacés de 10 pieds, d'axe en axe, à compter des têtes de pilotis. Le quai a 20 pieds de largeur, à l'exception des 60 pieds de l'extrémité extérieure où il y a 40 pieds de largeur. Le côté extérieur et l'extrémité sont protégés par une palée à joints clos. Pendant les dernier exercice financier, on a dépensé un montant de $135.50 pour construire un hangar à marchandises, de 14 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, avec des poteaux de 10 pieds. Ce hangar a été érigé pour y mettre à l'abri les articles du fret périssables que l'on débarque de temps en temps sur le quai.

Les grandes marées montent de 10 pieds, les mortes-mers de 7 pieds.

L'ouvrage commencé le 3 février a été complété le 17 mars 1914.

NOËL.

Noël, comté de Hants, a une population de 500 habitants environ; il est situé sur la rive sud de la baie de Cobequid, le bras de l'extrémité est de la baie de Fundy. Il est à 13 milles à l'ouest de Maitland, et 3 milles à l'ouest de Shubenecadie, la station la plus proche du chemin de fer Intercolonial. Les principales industries de la place

comprennent l'agriculture et les carrière de plâtre, qu'on exporte en grandes quantités aux Etats-Unis chaque année.

En 1889, le ministère fit construire à la journée un quai public devant cette localité. Cet ouvrage comprend, premièrement: une chaussée d'accès en fascines et en pierre. de 35 pieds de longueur; deuxièmement, une pile en caissons, de 30 pieds, à parements jointifs et remplie de pierre et de gravier jusqu'au sommet; troisièmement, un ouvrage en pilotis, de 203 pieds de ongueur par 25 pieds de largeur au sommet, avec un rang double de pilotis jointifs sur le côté nord; enfin un retour en "L" à son extrémité extérieure, avec une façade de 62 pieds de longueur. Le long de la face extérieure du retour en "L", le quai a 24 pieds de hauteur, et il y a 21 pieds d'eau à la mer haute des grandes marées.

En 1900-01, la somme de $60.15 a été dépensée pour renouveler le plancher à l'extrémité extérieure du quai.

En 1904-05, le montant de $1,000 fut appliqué aux réparations et réfections du sommet du quai.

En 1908-09, la somme de $1,977.05 fut dépensée pour prolonger la partie en pilotis, de 60 pieds de longueur par 40 pieds de lrgeur, sur le côté ouest, et de 60 pieds de longueur par 10 pieds de largeur sur la face nord ou l'extrémité extérieure.

En 1909-10, on a dépensé $274.15 pour compléter l'ouvrage en pilotis jointifs, et renouveler quelques madriers du plancher.

En 1913-14, $2,500 ont été dépensés pour la construction partielle d'un prolongement du quai en pilotis, de 100 pieds de longueur, de 35 pieds de largeur et de 16 à 18 pieds de hauteur. Des réparations diverses ont aussi été faites à la vieille partie de l'ouvrage, consistant en nouveaux pilotis et en un nouveau plancher couvrant toute la surface du quai.

Les travaux furent commencés en juillet et terminés le 1er décembre 1914.

NORTH-GUT ST. ANN'S.

North-Gut (Goulet-nord) St. Ann's, comté de Victoria, est le nom local donné au bras nord-ouest de la tête du havre de Sainte-Anne, un beau bassin d'environ 7 milles de longueur et deux milles de largeur, situé à la tête de la baie Sainte-Anne.

Le 29 septembre 1904, la construction d'une jetée à la Pointe-Morrison, fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $1,850; l'ouvrage fut achevé le 31 mai 1905. C'est une construction en piles et travées, 122½ pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un L à l'extrémité du large, 20 pieds par 20 pieds, et où il y a une profondeur d'eau de 7½pieds à l'eau basse; elle est bâtie en caissons de bois rond, à parements ouverts, chargés de lest et garnis de défenses.

En 1905-06, la somme de $328.02 a été dépensée pour améliorer le chemin, sur une distance de 420 pieds, entre le chemin public et le quai.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $149.48 en réparations temporaires au plancher du quai, dans lequel on a renouvelé 6,000 pieds B.M. de madriers de 3 pouces.

INGONISH-NORD.

Ingonish-nord est situé au nord-est ou sur la côte Atlantique de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre le havre de Sydney et Cap-Nord. Cette baie est séparée de la baie sud d'Ingonish par une péninsule étroite et escarpée de deux milles de longueur.

Le 6 décembre 1899, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames à la pointe d'Archibald, sur la rive nord de la baie, dans le but de former un havre de refuge pour les bateaux pêcheurs. L'ouvrage fut commencé le 13 juin 1900, et achevé d'une manière satisfaisante le 20 décembre de la même année.

Le brise-lames a 484 pieds de longueur avec un retour en L de 77½ pieds de longueur et une largeur de 18 à 24 pieds d'une extrémité à l'autre. Il est construit en bois

carré, avec parements à joints clos, entièrement rempli de lest et garni de défenses; il est aussi à revêtement sur la face du large et à son extrémité extérieure. Du côté de la mer, ce brise-lames est protégé par un talus de pierre qui part du niveau de la marée haute avec une inclinaison de 2½ dans 1. Toute la substructure est en bois préparé à la créosote.

Pendant 1901-2-3, le talus en pierre, qui s'était affaissé quelque peu par l'action de la mer, fut exhaussé; ces travaux ont coûté $2,466.88.

Pendant l'exercice révolu le 30 juin 1904, on a dépensé $279.06 pour l'enlèvement, au moyen d'éclatements sous-marins, de plusieurs grosses roches erratiques près de l'extrémité extérieure du brise-lames, lesquelles étaient une source de danger pour les vaisseaux accostant ou laissant le quai. La profondeur de l'eau le long de la face de l' " L ", est de 11 pieds aux eaux les plus basses du printemps. Les grandes marées sont à 4 pieds.

En 1910-11, on a dépensé $173.63 pour la construction d'un entrepôt de 12 x 20 pieds établi sur un fondement en encaissement isolé, à l'extrémité de terre du brise-lames.

En 1913-14, la somme de $699.42 a été dépensée pour renouveler certaines parties du plancher, des pièces de couronnement et les défenses supérieures, formant une quantité totale de 32,000 pieds B.M. de bois d'épinette et de bois dur.

NORTH SYDNEY.

North-Sydney, comté de Cap-Breton, est une ville et un port importants, ayant une population d'environ 6,000, et située sur le côté nord du havre de Sydney; c'est le terminus de l'Intercolonial.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1914, du dragage a été fait par la drague du gouvernement *Cap-Breton*, entre les quais de MM. Salter et Moulton, à l'extrémité ouest de la ville, comme suit:

Les 23 et 24 octotbre 1913, les débris d'une vieille épave, échouée sur le côté ouest de l'endroit d'où on extrait le lest, dans environ 8 pieds d'eau à mer basse, furent enlevés ainsi qu'une quantité de substances qui s'étaient accumulées autour de cette épave. Dans l'accomplissement de ce travail, on a enlevé 275 verges cubes (mesure de chaland) de sable, gravier et pierres, ainsi que plusieurs parties de la vieille coque qui furent remorquées à terre.

Du 28 novembre au 1er décembre 1914, inclusivement, la drague a enlevé 1,175 verges cubes (mesure de chaland) de gravier et de vase, entre les quais de MM. Salter et Moulton, et on a dragué et jeté par-dessus bord 275 verges cubes de déblais, à l'extrémité intérieure du quai.

NYANZA.

Nyanza, comté de Victoria, est un petit établissement situé à sept milles à l'ouest de Baddeck et sur la baie des Indiens, qui est sur la côte nord du chenal Saint-Patrice, lequel forme l'un des bras des lacs Bras-d'Or.

Les vapeurs de la *Bras d'Or Steam Navigation Co.*, qui, pendant la belle saison, naviguent entre Sydney et Whycocomagh, font escale à Nyanza, qui est aussi le port d'expédition d'une grande et importante région agricole.

Le quai, construit par le ministère en 1893-4-5, et élargi en 1901-1902, a 136 pieds de longueur et 40 pieds de largeur. Il atteint un fond de 12 pieds aux basses eaux, est construit en fascines, et ses côtés sont inclinés à 1 pour 6. Sa plate-forme est recouverte de gravier, et il est muni de pilotis de défense en bois dur.

Pendant 1902-1903, on construisit un entrepôt de 30 x 18 pieds, sur le côté ouest de l'extrémité de terre du quai; et, pendant 1905-1906, on acheta une étendue de terrain d'environ un acre, afin d'y établir un parc à bétail, en attendant l'embarquement des animaux.

Sur le crédit affecté pour des travaux en cet endroit, pendant 1910-1911, on avait dépensé $2,374.91 au 31 mars 1911, pour des réparations à la partie extérieure du quai, et pour la construction d'un prolongement au quai, sur pilotis en bois créosoté. La longueur de ce prolongement est de 59 pieds et sa largeur est de 40 pieds. A la date susdite, le prolongement avait été achevé à l'exception de la pose du plancher, des lisses et des défenses en pilotis.

En 1911-1912, une somme de $600 a été votée pour cet ouvrage, et il a été dépensé $544.62 pour compléter le prolongement commencé en 1910-1911, et reconstruire 20 pieds du sommet de l'extrémité du vieux quai, en bois rond.

En 1913-1914, on a dépensé la somme de $364.40 pour compléter les réparations à l'extrémité extérieure du vieux quai, commencé en 1911-1912, comprenant un ouvrage en caissons de 10 pieds de largeur sur le côté du large, à partir du niveau de l'eau basse, et le remplissage de l'espace entre eux avec de la terre-glaise.

OGDEN'S-POND.

Ogden's Pond, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-ouest de la baie Saint-Georges, à 13 milles environ au sud du cap Georges, et à 1½ mille de l'entrée du port d'Antigonish. C'est une petite nappe d'eau d'environ 100 acres d'étendue, qui est séparée de la baie par un banc de sable de 130 à 250 pieds de largeur.

Dans le but de rendre l'étang, qui a une profondeur de plus de 10 pieds à l'eau basse, accessible aux bateaux et autres petites embarcations, un chenal fut creusé à travers la batture en 1901-02, 30 pieds de largeur, 325 de longueur et à une profondeur de 1½ pied au-dessous de l'eau basse; un ouvrage de protection, de 350 pieds de longueur, fut aussi construit sur le côté nord, à l'entrée du chenal.

Les travaux consistent: 1° en une levée en fascines et pierre, de 70 pieds de longueur et 8 pieds de largeur au sommet, les côtés ayant une déclivité de 1½ à 1; 2° un ouvrage en pilotis, fascines et pierre, de 260 pieds de longueur et 10 pieds de largeur, à revêtement jointif sur les faces du large; 3° un caisson de bois rond, de 20 pieds par 20 pieds au sommet, construit à l'extrémité du chenal, et dont les faces ont une déclivité de 1 dans 8; la fondation du caisson est en bois préparé à la créosote, et les faces extérieures sont à revêtement jointif.

En 1902-03, la somme de $640.87 a été dépensée pour réparer et mettre de niveau le caisson extérieur qui s'était affaissé par l'affouillement du fond de sable; aussi pour renforcer la base avec des fascines et des pierres, et mettre d'autre pierres dans l'ouvrage en pilotis, en fascines et en pierre, qui avait été emporté par la mer.

En 1903-04, une somme de $1,449.87 fut dépensée pour remplacer, par un encaissement, l'ouvrage en pilotis détruit l'année précédente; pour remplir de fascines et de pierre le reste de l'ouvrage en pilotis, et pour recouvrir ces travaux d'un tablier. On se procura environ 160 verges cubes de pierre pour travaux de protection du chenal, à travers les hauts-fonds, en dedans de la grève.

En 1904-05, la somme de $449.87 a été dépensée pour construire sur le côté sud du chenal un ouvrage, de 100 pieds de longueur, en pieux, fascines et pierre, et sur le côté nord, un barrage de 80 pieds de longueur en fascines et pierre. L'ouvrage a donné des résultats très satisfaisants.

Durant l'exercice de 1904-06, la somme de $799.76 a été dépensée pour prolonger les barrages à l'intérieur de la grève. Ces prolongements ont 330 pieds de longueur sur le côté nord et 270 pieds, sur le côté sud; ils ont 7 pieds de largeur et 6 de hauteur et sont construits de fascines et pierraille posées à couches alternatives.

Pendant l'exercice 1910-11 ,on a dépensé $349.99 pour charger de nouveau les piles de protection, pour la pose de leur plate-forme, pour réparations à l'ouvrage de protection en fascines et pierre, sur le côté intérieur du havre; pour l'approfondissement à bras du chenal et de curage au moyen d'une gratte hâlée par un cheval.

En 1911-12, la somme de $170.55 a été dépensée pour mettre de nouvelles pierres de lest dans la pile extérieure, et réparer l'ouvrage en pilotis, fascines et pierre.

En 1913-14, on a dépensé la sommes de $711.81 pour construire un ouvrage de protection en fascines et en pierre, de 230 pieds de longueur, avec une tête en caisson de 13 x 13 pieds sur le côté sud extérieur de l'entrée. On a aussi ouvert le chenal de nouveau, réparé et renforcé l'ouvrage de protection sur le côté nord extérieur.

OGILVIES.

Ogilvies, comté de King, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 55 milles à l'est de Digby-Gut, et à 14 milles au sud de Tylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic.*

Le brise-lames construit en 1854 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial, avait une longueur de 27 pieds, une largeur de 38 pieds à son couronnement et une hauteur de 27 pieds à l'extrémité du large. L'ouvrage était construit en caissons du type ordinaire. Depuis 1854 jusqu'à 1913, on a fait de nombreuses dépenses pour réparations et renouvellements, dont les détails sont donnés dans le rapport annuel de 1905-06 et 1912-13.

En 1913-14, le ministère a adjugé un contrat à E. R. Reid pour reconstruire l'extrémité extérieure du brise-lames. L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante le 15 décembre 1913. Il a 120 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 15 à 27 pieds de hauteur; il est construit en caissons de bois rond, remplis de pierre, lambrissés à joints clos et pourvu d'un parapet ou garde-lames sur le côté du large. Le prix du contrat a été de $6,300.00.

OSBORNE.

Osborne, (Cow-Bay) comté de Halifax.

Du montant voté en 1908-09, $4,000, pour Cow-Bay la moitié, ou $2,000, a été transférée, après autorisation, pour construire un brise-lames à Osborne, sur le côté nord de Cow-Bay, à un mille environ de Cow-Bay Run, et le montant de $550.84 a été dépensé à l'achat du bois. Lorsque le transfert fut autorisé, la saison était trop avancée pour commencer les travaux dans la même année.

Durant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $1,193.55 fut dépensée pour construire le brise-lames. L'ouvrage comprend un caisson en bois indigène, de 20 pieds de largeur, 100 pieds de longueur, trois pieds de hauteur près du rivage, et 18 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, où il y a une profondeur de six pieds d'eau à marée basse. Ce brise-lames est partiellement lambrissé sur la face du large et à l'extrémité extérieure, et il est protégé par un garde-lames, de 2½ pieds de hauteur.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $2,474.01 a été dépensé pour l'achat du bois en vue de la construction d'un prolongement au brise-lames en 1914-15.

L'achat du bois a été fait en mars 1914.

OSTREA-LAKE.

Le nom de Lac Ostrea désigne un lieu de pêche situé près de l'entrée du havre de Musquodoboit, à environ 10 milles au-dessous du village du havre de Musquodoboit, et à 30 milles à l'est de la ville de Halifax, dans le comté d'Halifax.

Pendant l'exercice 1907-08, on a dépensé $1,521.33 pour l'amélioration et le prolongement du quai public. Ces travaux comprennent une structure en encaissement longue de 60 pieds, large de 50 pieds et haut de 3 à 6 pieds, établie entre le rivage et le massif construit sur le bord du chenal il y a quelques années. une addition en pilotis de 50 pieds de longueur et 10 pieds de largeur a aussi été construit.

Pendant l'exercice 1910-11, on a employé $94.19 à la réparation du plancher et des pièces de fortifications, et au renouvellement de 7 pilotis-défenses à la tête du quai

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $58.67 a été dépensé pour des réparations urgentes au quai, consistant en la pose de nouvelles dépenses, en planchéiage et en réparations diverses.

L'ouvrage a été fait en mars 1914.

PARKER'S-COVE.

Parker's-Cove, comté d'Annapolis, est un village situé dans une petite anse sur la rive sud-est de la baie de Fundy, à 15 milles au nord-ouest du goulet de Digby, et 7 milles au nord d'Annapolis, qui est le chef-lieu. La population est d'environ 250 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1883-84, le ministère y fit construire un petit brise-lames, en caissons de bois rond, remplis de lest, et qui a 200 pieds de longueur, 23½ pieds à 26 pieds de largeur au sommet, et 16 pieds de haut au bout du large, où il y a 11 pieds d'eau à mer haute.

De 1900 à 1912, le ministère a dépensé plusieurs montants pour des travaux à Parker's-Cove; les détails de ces dépenses sont amplement décrits dans les rapports annuels de 1907-08 et 1911-12.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $431.33 pour diverses réparations urgentes à ce brise-lames. Plusieurs madriers du plancher, brisés par les vagues, ont été remplacés, quelques tonnes de lest ont été placées en dessous du plancher, et l'on a posé quelques pièces de lambrissage en bois dur pour remplacer les pièces de bois créosoté qui avaiest été arrachées pendant les tempêtes.

PETIT-DE-GRAT.

Petit-de-Grat, comté de Richmond, est situé sur les deux rives de l'anse Petit-de-Grat qui sépare l'île Madame de l'île Petit-de-Grat. L'entrée principale est à l'extrémité sud et ouvre sur l'Atlantique. L'entrée nord, du côté de la baie Rocheuse, est obstruée par des battures à l'extérieur et à l'intérieur, à travers lesquelles le ministère a fait creuser des passages pour permettre aux vaisseaux d'y pénétrer à basse mer.

Le but à atteindre par ces dragages est d'approfondir le chenal principal et les chenaux d'accès au quai, à une profondeur de 13 pieds à basse mer, pour permettre aux vaisseaux d'un moindre tirant d'eau d'y naviguer à toutes les phases de la marée.

En 1909-10, MM. Beazley, Frères, de Halifax, ont exécuté des dragages en ce lieu pour améliorer les chenaux d'accès aux quais Jean, Duff et Comeau, et on a enlevé environ 10,945 verges cubes de vase et 45½ verges cubes de roches.

Le 11 juillet 1910, la *W. J. Poupore Company, Ltd.*, de Montréal obtint un contrat pour draguer 35,000 verges cubes de déblais, à raison de 55 cents par verge cube. La date de l'achèvement des travaux étant expirée le 19 décembre 1910, et aucun ouvrage n'ayant été exécuté, on prolongea le contrat jusqu'au 19 décembre 1911.

Le 29 mai 1911, la drague *Prince Guy*, fut mise à l'œuvre en ce lieu et continua les dragages jusqu'au 12 juillet. On enleva 6,530 verges cubes de tuf et de petites roches. Comme l'on trouva que l'outillage était insuffisant pour la classe de déblais à extraire, on démonta la drague et on la remplaça par la drague *Pontiac*. Cette dernière fut mise à l'œuvre le 31 juillet, et le 12 août, pendant l'exécution les travaux, la drague fut incendiée et coula à fond à l'endroit où elle était ancrée. Pendant cette période, la *Pontiac* esleva 3,900 verges cubes de tuf.

Le 9 mai 1912, un arrêté du Conseil prolongea la fin du contrat avec la *W. J. Poupore Company, Ltd.*, et le 11 octobre la drague *King Edward* de la compagnie reprit les travaux en forfait, qu'elle poursuivit jusqu'à leur achèvement le 20 novembre. La quantité de déblais enlevés en 1912-13, s'est élevée à 22,031 verges cubes d'argile et de petites roches erratiques cubées ou chaland, et à 281-12-27 verges cubes de blocs erratiques contenant 2 verges cubes et plus chacun.

Le 22 septembre 1913, un contrat fut accordé à la *Coastal Dredging & Construction Co.,* pour l'enlèvement de 22,400 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de sable, à 54 centins par verge cube, afin de terminer l'amélioration des abords des quais Duff, Comeau et Martell, jusqu'à une profondeur de 13 pieds, à mer basse.

Le dragage fut commencé le 29 sovembre 1913, et suspendu pour la saison le 12 janvier 1914. Pendant cette période, l'approche du quai Comeau a été terminée et l'approche du quai Martell a été à moitié terminée. Les quantités de déblais enlevés sont les suivants:

9,583	verges cubes	de glaise et sable à 34c..	$5,174 82
13	"	cailloux de 2 verges cubes chacun et plus, à $5..	65 00
1,875	"	jetées par dessus bord, à 36 cents..	675 00
		Total..	$5,914 82

PETITE-RIVIÈRE.

Petite-Rivière, comté de Lunenburg, est le centre d'une région agricole et forestière très active, et qui se trouve à environ 12 milles au sud-ouest de la ville de Bridgewater, et à 6 milles à l'ouest de la rivière La-Have. Le village, dont la population est d'environ 500 âmes, est situé à l'embouchure d'une petite rivière dont il porte le nom. La station de chemin de fer la plus rapprochée est distante de 6 milles, et le havre le plus près, celui de La Have, est aussi distant de 6 milles. Le chenal de la rivière qui se jette dans une baie peu profonde, après avoir traversé un banc de sable, offre un petit havre en ce lieu.

De 1905, à la fin de l'exercice de 1908, le ministère a construit un môle en cet endroit, long de 1,200 pieds, dont la première longueur de 900 pieds a 16 pieds de largeur et dont le tronçon de 320 pieds vers la mer a 20 pieds de largeur. L'ouvrage a de 5 à 13 pieds de hauteur, et repose sur un fondement de fascines, de 2 pieds d'épaisseur et de 20 à 30 pieds de largeur.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $340.63 pour réparer certaines parties du brise-lames, qui s'étaient affaissées par l'affouillement du sable en-dessous des fondations.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,385 pour l'exhaussement du brise-lames qui s'était affaissé en divers points, et pour des réparations diverses.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $2,499.98 a été employé pour terminer les réparations du brise-lames. On a reconstruit une longueur de 500 pieds, variant en largeur entre 17 et 21 pieds, et d'une profondeur moyenne de 3 pieds. De nouvelles défenses furent posées et l'ouvrage fut rempli de lest.

Les travaux furent faits du 8 septembre 1913 au 10 janvier 1914.

L'ÎLE PICTOU.

L'île Pictou est située dans le détroit de Northumberland, à environ dix milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou.

Cette île possède deux quais—sur sa côte sud, l'un près de son extrémité ouest, est appelé "quai ouest"; l'autre, connu sous le nom de "quai est", se trouve près du centre. Le quai ouest a 324 pieds de longueur et 20 pieds de largeur (excepté sur une longueur de 55 pieds à son extrémité de terre où il n'a que 12 pieds de largeur). Ce quai est muni d'un "L" de 60 x 30 pieds au côté est de son extrémité du large. Quant au quai est, avant 1906, il avait 328 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Aux extrémités du large des quais est et ouest, on avait autrefois 4 pieds 6 pouces d'eau. Actuellement il y en a 1 pied de profondeur seulement.

Le quai de l'est a été détruit depuis.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $1,148.74 pour réparer la partie supérieure du quai de l'ouest, et poser 400 verges cubes de lest.

En 1913-14, la somme de $701.87 a été dépensée pour réparer l'extrémité extérieure du quai ouest, y compris la reconstruction du coin sud-ouest du caisson, la pose de quelques pièces du lambrissage, du plancher, et le remplissage de quelques compartiments avec du lest.

PIPER'S-COVE.

Piper's-Cove, comté du Cap-Breton, se trouve sur le fond nord-est du lac Grand-Bras-d'Or, entre l'entrée de la baie est et le détroit de Barra qui met en communication les lacs Petit-Bras-d'Or et Grand-Bras-d'Or.

En 1910-11, le ministère a dépensé $5,110.74 pour se procurer presque tous les matériaux requis pour la construction d'un quai à piles et travées ayant une longueur de 206 pieds et une largeur de 20 pieds, présentant un "L" de 40 x 20 pieds sur le côté nord de l'extrémité du large, et s'étendant jusqu'à 8 pieds de profondeur à basse mer pour servir de débarcadère et d'abri pour les petits vaisseaux.

En 1911-12, on a complété, au coût de $523.66, la chaussée d'accès, qui a environ 1,600 pieds de longueur, par 16 pieds de largeur au sommet, et comprend aussi deux petits ponts et 8 petits ponceaux.

Durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1913, la somme de $1,992.93 a été dépensée pour la construction du quai, à l'exception de la pile extérieure et de l'"L", de 20 x 60 pieds, dont la substructure seulement a été construite sur le rivage et est prête à être lancée au printemps. La substructure de toutes les piles est en bois créosoté.

En 1913-14, la somme de $1,996.81 a été dépensée pour compléter le quai et construire des abords en caissons le long du rivage, de 300 pieds de longueur par 12 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 3 pieds.

PLEASANT-BAY.

Pleasant-Bay, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 24 milles au nord de Chéticamp, et environ mi-chemin entre ce dernier endroit et le cap Saint-Laurent.

La construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, le 29 janvier 1906, au prix de $7,500.

Le travail consiste en une construction en caissons continus, 210 pieds de longueur, de 16 à 20 pieds de largeur, avec une L à l'extrémité du large, 20 x 20 pieds; les fondations, jusqu'à mi-marée, sont en bois traité à la créosote, le tout est chargé de lest et lambrissé à joints clos sur les deux côtés et au bout.

En 1905-06, tous les matériaux, excepté le lest, avaient été livrés sur le terrain; la construction des caissons fut commencée en juin, mais à la fin de l'exercice il n'y en avait pas encore de mis en place.

Durant l'exercice terminé le 31 mars 1907, le travail fut complété, y compris un petit extra de $150. Le travail extra a été la construction d'un petit pont, dans le chemin conduisant au quai. Ce petit pont a 12 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, les culées sont en fascines et pierre avec charpente de bois.

Au cours de l'année 1912-13, différentes réparations ont été exécutées nécessitant la dépense de $1,182.67: le dessus du pont a été renouvelé, la pile intérieure du quai a été reconstruite, les défenses et le lambrissage en bois franc du bout extérieur ont été renouvelés, des plaques en acier ont été placées autour des trois coins extérieurs du quai et la chaussée d'accès a été réparée et améliorée.

En 1913-14, la somme de $250 a été dépensée pour réparer l'extrémité extérieure du quai, qui avait été endommagée par une violente tempête, le 30 décembre 1912; on

a aussi réparé et exhaussé la chaussée d'accès qui avait été détériorée par cette même tempête.

PORT-BECKERTON.

Port-Beckerton, comté de Guysboro, est situé sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à mi-chemin entre Indian et Country-Harbours, et à 5½ milles de l'entrée de chacune de ces deux places.

En 1904-05-06, la somme de $4,831.93 fut dépensée pour construire un quai, avec chaussée et hangar à marchandises.

Le quai est une structure à piles et travées, de 190 pieds de longueur, se continuant jusqu'à une profondeur d'eau de 12 pieds à marée basse. Il comprend une pile intérieure de 40 x 20 pieds, 4 piles intermédiaires, de 18 x 20 pieds et une tête de quai ayant 24 pieds en ligne avec l'ouvrage par 50 pieds.

En 1913-14, la somme de $489.98 a été dépensée pour construire une palée en pilotis jointifs sur la face du large des deux travées extérieures, remplir complètement de lest les compartiments extérieurs de la tête du quai, renouveler quelques défenses, des pièces de couronnement, des madriers, et pour acheter les matériaux nécessaires à l'érection d'une clôture.

PORT-CLYDE.

Port-Clyde, comté de Shelbourne, est situé à l'embouchure de la rivière Clyde, à 15 milles environ à l'ouest-sud-ouest de Shelbourne, et à l'extrémité nord du port Cap Négro. Port-Clyde même est un petit village d'environ 400 habitants établis le long du côté ouest du port sur une distance d'environ 2½ milles. A deux milles plus haut se trouve le village de Clyde, dont la population comprend 300 habitants, qui s'occupent principalement d'agriculture. Les industries principales de Port-Clyde sont celles du bois et de la pêche. Pendant les trois dernières années, la Clyde River Pulp Company, établie à trois milles en aval de l'embouchure de la rivière, a mis des moulins en opération avec succès.

Il y avait déjà deux quais, à Port-Clyde, mais ils appartenaient à des particuliers; l'un étant à l'usage exclusif de la compagnie de pulpe, qui l'a loué, et l'autre appartenant à deux compagnies de marchands de bois. De sorte que le public de l'endroit n'avait aucun moyen de recevoir leurs effets, et l'on comprit la nécessité d'un quai public. Pendant le dernier exercice financier, un montant de $3,699.78 a été dépensé pour la construction d'un quai. On commença l'ouvrage le 5 août, et on le compléta le 22 octobre 1913.

L'emplacement qu'on a choisi pour ce quai est situé à l'extrémité d'un chemin public, où un vieux quai avait été construit par M. Fletcher McLarren. Cette propriété a été achetée pour $400.

Le quai a 269 pieds de longueur. Il comprend des abords en pierre de 114 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet, trois caissons de 20 pieds de longueur chacun, séparés par deux travées de 15 pieds de longueur chacune, ayant 20 pieds de largeur; il y a, de plus, deux travées, l'une de 13 pieds et l'autre de 10 pieds, raccordées avec deux autres caissons de 20 pieds de largeur chacune; les derniers 50 pieds du quai ont 50 pieds de largeur, avec une hauteur de 16 pieds à l'extrémité du large, dans 7 pieds d'eau au niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires.

L'ouvrage en caissons est du genre ordinaire, solidement rempli de lest, bien boulonné et garni de défense.

Les grandes marées montent de 8 pieds; les mortes mers de 5½ pieds.

PORT-DUFFERIN.

Port-Dufferin,comté de Halifax, désigné autrefois par le nom de Rivière-au-Saumon, est un village prospère de 500 à 600 habitants, occupés à l'exploitation de

la pêche du homard et des mines d'or. Il se trouve aux sources de la rivière au Saumon, qui se jette dans l'anse connue sous le nom de havre des Castors, à environ 85 milles à l'est de Halifax, par le grand chemin, et à mi-chemin entre le port de Halifax et de Canso.

En 1898-99, on a dépensé la somme de $1,646.69 pour la construction d'un appontement public en ce lieu. L'ouvrage comprend en premier lieu un abord de pierres et de terres ou terre-plein, long de 116 pieds, large de 35 pieds et haut de 4 pieds en moyenne, joint à un ouvrage en encaissement solide de 142 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur, flanqué d'un "L" à l'extrémité du large, dont la face a 56 pieds dans le sens de sa longueur. En 1905-06, on a employé la somme de $481.12 à des réparations. Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $1,233.39, à la reconstruction de l'ancien quai de pilotis et de chevalets. L'ouvrage a 120 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, adossé à un "L" de 35 pieds sur 45. En 1911-12, on a dépensé la somme de $207.41, pour prolonger la chaussée d'accès en terres et gravier.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,938.03, pour la construction de 2 caissons de 20 x 25 pieds chacun et de 10 à 15 pieds de hauteur, disposés à écartement de 10 pieds, et pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage en encaissement solide, pendant l'exercice suivant.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $4,133.05 a été dépensé pour terminer la construction du quai. Pendant cette saison on a fait un ouvrage de 140 pieds de longueur par 25 pieds de largeur. L'ouvrage maintenant terminé a des abords en pierre et en terre et est construit en caissons solides; il mesure 260 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et a un "L" de 45 par 40 pieds, avec une hauteur moyenne de 18 pieds. L'ouvrage fut commencé en juillet et terminé le 15 décembre 1913.

PORT-GREVILLE.

Port-Greville, village qui compte environ 400 habitants, est situé à 12 milles de Parrsboro. C'est un centre important pour la construction des navires et le commerce de bois, qui dépendent principalement de la sécurité du havre en ce lieu. Ce havre est formé par une barre de gravier élevée, parallèle à la rive, et en dedans de laquelle la rivière s'étend à environ un demi-mille au delà de son débouché dans la mer avant d'atteindre les basses eaux des grandes marées ordinaires.

Afin de protéger ce havre, le ministère construisit sur cette barre de gravier ou grève, un mur de revêtement en encaissement long de 2,200 pieds et large de 10 pieds au couronnement et d'une hauteur moyenne de 7 pieds. On reconstruisit cet ouvrage en 1902-03.

En 1886-87, le ministère construisit un brise-lames à partir de l'extrémité est du revêtement, lequel avait une longueur de 250 pieds, une largeur de 21 pieds au sommet, avec une hauteur moyenne de 20 pieds.

Ce brise-lames est établi à pente de ½ dans un à son extrémité du large, et sa façade et ses côtés extérieurs sont revêtus par des madriers de 6 pouces. En 1905-06, on prolongea l'ouvrage de 180 pieds, offrant la même largeur que la vieille partie de l'ouvrage, et une hauteur à son extrémité du large, de 36 pieds. Le brise-lames est protégé par des pièces de bois équarries, de 5 pouces, sur ses côtés extérieurs et sa face du large.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $4,828.73 pour la construction en partie d'un quai qui était situé sur le côté du havre opposé au brise-lames. Au cours du présent exercice la somme de $1,235.36 a été dépensée pour compléter ces travaux. L'ouvrage a été commencé le 8 août et terminé le 23 septembre 1913.

Ce quai a 120 pieds de largeur, 90 pieds de longueur et 18 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Une longueur de 10 pieds de ce qui est construit de caissons solides remplis de pierre; les autres 20 pieds sont sur des pilotis en chevalets, la fon-

dation étant de la vase. Tout le pont a été couvert avec du madrier de 3 pouces. Des défenses et des soliveaux nécessaires pour la construction du sommet du quai ont été achetés et mis en place, et l'ouvrage a été complété.

Les grandes marées atteignent une hauteur de 39 pieds et les mortes-mers, 33 pieds.

PORT DE HAWKESBURY.

Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, se trouve sur la côte est du détroit de Canso, presque en face du Port-Mulgrave.

En 1902-3, 1903-4 et 1904-5, on acheta et on reconstruisit, à cet endroit, un quai connu sous le nom de " long quai ".

L'ouvrage consiste en une culée de 35 pieds de longueur dont les murs de côté et de l'extrémité sont en pierre; d'un ouvrage à blocs et travées d'une longueur de 391½ pieds, et d'une tête en encaissement d'une longueur en continuation de 73 pieds 9 pouces, et d'une largeur de 112 pieds.

En 1904-5, le ministère a construit un entrepôt sur l'extrémité extérieure du quai, de 80 x 29 pieds.

En 1905-06, 1907-08 et 1908-09, de petits montants furent employés en réparations au vieil entrepôt, et au mur de soutènement à l'extrémité intérieure du quai; pour fortifier les défenses horizontales de l'extrémité extérieure du quai, et pour construire une cale dans la face intérieure de l'ouvrage en encaissement.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $219.70 pour réparations et le peinturage du vieil entrepôt, pour le peinturage de l'entrepôt neuf, et en réparations à la plate-forme du quai.

En 1913-14, la somme de $2,797.31 a été dépensée en travaux à la journée pour reconstruire tout le sommet du quai, comprenant toutes les solives, le plancher, les pièces de couronnement, les défenses supérieures, et le nivellement de la chaussée dans les parties affaissées.

PORT-HOOD (QUAI).

Port-Hood, qui est le chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1865, le gouvernement provincial commença la construction d'une jetée sur la côte est de l'ancrage de Port-Hood. Tout d'abord, cette construction avait 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur, et sur son côté sud, à son extrémité du large, elle était munie d'un "L" de 100 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur. Cette jetée passa en 1871 sous le contrôle du gouvernement fédéral. Depuis, on y fait de grandes réparations et des renouvellements comprenant: en 1873, la construction d'un nouveau massif de 125 pieds par 25 pieds, situé à son extrémité du large; en 1888-9, celle d'un massif de 50 par 32 pieds, situé à l'extrémité sud de l'"L"; et, en 1889-90, la construction d'un massif de 71 par 24 pieds, situé à l'extrémité du large de l'ouvrage. L'ancien ouvrage du gouvernement provincial était en bois équarri, à parements jointifs, tandis que les constructions ajoutées par le ministère sont en bois rond et à parements à claire-voie. On a protégé la jetée par un pilotage jointif, du côté de la mer, à son extrémité du large, à son extrémité du sud, et à la partie intérieure de l'"L". Quant à ses côtés, on les a protégés, jusqu'à 74 pieds de son extrémité du large, par un talus de pierre.

Le quai a été fait entièrement avec du bois indigène, des réparations et des améliorations ont été faites presque tous les ans, jusqu'en 1896-97, à l'extrémité extérieure; mais l'ouvrage étant en mauvaise condition dans la partie au-dessous du niveau de l'eau, rien de permanent ne put être fait avant qu'un prolongement en bois créosoté ait été construit au bout extérieur du quai.

Au cours de l'année 1911-12, un montant de $1,336.83 a été dépensé, à la journée, pour démolir le coin nord-ouest du quai, une surface de 40 x 20 pieds, jusqu'au niveau

de l'eau basse, le reconstruire, le lester et lambrisser sa face extérieure avec des pilotis en bois indigène, placés à joints clos.

Pendant l'année 1912-13, une somme de $496.51 a été dépensée pour poser un nouveau plancher où la chose était nécessaire, pour recharger de lest les parties du quai d'où le lest avait été emporté par l'eau, à travers les parements endommagés et pour renforcer cette face du quai au moyen de pilotis.

Le 30 décembre 1912, un ouragan ayant démoli l'extrémité extérieure du quai, qui était déjà en mauvais état depuis quelques années, il devint presqu'impossible d'y faire accoster les steamers pendant un certain temps.

Pour faciliter l'accostage des vaisseaux et des steamers et protéger le vieux quai jusqu'à ce que cette partie fut reconstruite, on a dépensé, en 1913-14, la somme de $5,198.28, en travaux à la journée, pour la construction d'une nouvelle pile en caissons, de 100 pieds de longueur, par 20 pieds de largeur au sommet, sur le côté nord, de 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, sur le côté nord de l'extrémité extérieure du vieux quai; on a aussi lambrissé le tout avec des madriers en bois créosoté. La pile n'a pu être couverte d'un plancher à cause du manque de fonds.

PÉRT-JOLI.

Port-Joli est un petit village qui se trouve à environ 14 milles au sud-ouest de Liverpool. Ces habitants dépendent entièrement de la pêche pour leur subsistance. Pendant l'exercice 1898-1899, le ministère a construit un petit quai en encaissement en ce lieu, et vers l'an 1902 on a prolongé cet ouvrage.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $551.33 pour les réparations du quai; mais ces travaux n'ont pas été achevés. Au cours de la dernière saison, le montant de $431.40 a été dépensé. L'ouvrage a été commencé le 10 novembre et complété le 26 novembre 1913. Le sommet a été renouvelé et environ un tiers des défenses ont été remplacées.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées et 4½ pieds aux mortes mers.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, est un village important et prospère, dont la population est d'environ 600 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Port-Maitland est situé sur le côté sud de l'entrée de la baie de Fundy, à douze milles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth.

Les travaux de ce port furent commencés vers 1859, par le gouvernement provincial. Ils consistent en un brise-lames, à l'est, et en un brise-lames, à l'ouest, ce dernier, dit brise-lames principal; ces deux ouvrages ont été faits en encaissement. Le brise-lames a 400 pieds de longueur et environ 20 pieds de largeur et le brise-lames ouest, 500 pieds de longueur et de 22 à 25 pieds de largeur. Ce dernier est muni d'un ouvrage en retour de 54 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 27 pieds de haut, le long duquel on dispose d'un tirant d'eau de 19 pieds aux hautes marées ordinaires de printemps. Ces brises-lames ou jetées forment un port commode, aux eaux profondes, et dont la superficie est de deux acres et quart.

En 1873-1874, le ministère a prolongé et exhaussé le brise-lames est, et, depuis, il a entretenu et amélioré ces constructions. Les rapports annuels de 1904-1905 et 1910-1911 donnent les détails des dépenses et de l'ouvrage.

En 1913-1914, on a dépensé la somme de $47.17 pour des réparations urgentes au plancher du brise-lames, que les tempêtes avait avarié, le 4 janvier 1913.

PORT-MOUTON.

Port-Mouton, dans le comté de Queen's se trouve à 10 milles environ à l'ouest de Liverpool. C'est une colonie importante de pêcheurs, qui compte 800 ou 900 habitants.

Vers l'année 1887, le ministère a construit un quai d'amarrage, sur le bord sud du chenal, de 65 pieds de longueur sur 25 de largeur.

En 1900, le ministère des Travaux publics a construit un quai qui consiste en une levée d'accès en enrochement de 112 pieds de longueur, 4 piles en caissons de 28 pieds de longueur chacun et séparés l'un de l'autre par trois travées de 15 pieds chacune. Le quai a 20 pieds de largeur au sommet, à l'exception de l'extrémité du large qui a 40 pieds de largeur sur une longueur de 28 pieds. A l'extrémité, il atteint une profondeur d'eau de 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées. Pendant l'exercice 1912-1913, des petites réparations ont été faites au quai. Au cours du présent exercice, cependant, on a dépensé la somme de $1,202.32 pour compléter les réparations et reconstruire le sommet du vieux pilier. Les travaux ont été commencés le 19 août et terminés le 30 décembre 1913.

Au cours du présent exercice on a renouvelé le sommet de la partie extérieure du vieux quai, sur une longueur de 70 pieds, tandis qu'on renouvela les trois premiers rangs de billots du caisson intérieur.

Le vieux pilier a été démoli sur 5 pieds de hauteur et a été ensuite reconstruit et le sommet couvert en madrier. Il consiste en un caisson continu en pièces de bois rond et rempli en pierre, avec bonnes défenses et bien assujéti. Les matériaux fournis étaient de meilleure qualité et l'ouvrage a été très bien fait. Tout les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante.

Aux grandes mers, il y a 7 pieds d'eau, et 4½ pieds aux mortes mers.

PORT-MULGRAVE.

Port-Mulgrave, comté de Guysboro, est situé sur le côté ouest du détroit de Canso, vis-à-vis de Port-Hawkesbury et de Point-Tupper. Population, 150. Cet endroit est abrité et est employé comme port de refuge par les vaisseaux qui passent le détroit pendant les tempêtes.

En 1913-14, du dragage fut entrepris afin d'améliorer le havre, en creusant le bassin à son extrémité extérieure et au nord du quai public, jusqu'à une profondeur de 13 pieds à eau basse. Les travaux furent faits à l'entreprise par la *Coastal Dredging Co., Ltd.,* du 29 août au 21 novembre. Le dragage fut fait sur une superficie de 165,000 pieds carrés; la profondeur moyenne de la tranchée est de 5.8 pieds. Facteur d'expansion, 19 pour 100.

Les quantités de déblais dragués sont les suivantes:—

35,441 verges cubes, classe B, à 29c.	$10,277 89
2,170 verges cubes jetées par-dessus bord, à 19½c.	419 53
51.6 heures perdues pour enlever des débris de naufrage, à $17.55	905.58
	$11,603 00

LAC-PORTER.

Le lac Porter, comté de Halifax, est une longue et étroite nappe d'eau douce qui s'étend dans la direction nord-est, et qui se trouve presque au centre du comté de Halifax, savoir à environ 15 milles à l'est de la capitale de cette province. La longueur du lac Porter est d'environ 18 milles et sa largeur de un quart à un demi-mille. La profondeur du lac étant assez considérable sur toute sa longueur, il est navigable de l'une à l'autre extrémité pour les bateaux de 60 tonnes. Le plan d'eau normal du lac est de 2 à 3 pouces au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Jusque vers 1873, l'affluent du lac dans l'Atlantique, après avoir traversé un banc de gravier d'environ 200 pieds de largeur, était navigable pour des goélettes d'un tirant d'eau de 6 pieds. Aussi faisait-on alors un trafic considérable sur ce lac, dont on se servait pour l'exportation du bois de charpente, du bois de corde, ainsi que

pour celle des produits de la ferme et de la pêche. Depuis cette époque, la sortie s'est comblée graduellement de gravier qu'y poussaient les tempêtes du sud et de l'est. Or, afin de conserver la passe, d'empêcher que le chemin qui longe le lac ne soit inondé, et de laisser pénétrer le poisson dans le lac, le ministère a dépensé en ce lieu la somme de $2,031.14, entre 1881 et 1898, répartie en sommes diverses de $40 à $100.

En 1901, on avait dépensé plusieurs sommes pour l'entretien de la passe dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1907-08. Ces dépenses n'ayant contribué provisoirement qu'à améliorer un peu l'état des choses, le ministère dépensa, en 1907, $8,262.44, pour commencer l'établissement d'une passe permanente à travers la langue de terre de 2,400 pieds de largeur, qui sépare la majeure partie du lac du fond du havre de Three-Fathoms La dépense totale encourue pour cette entreprise d'une passe permanente a été de $23,407.22, la dernière somme employée s'élevant à $1,484.52 en 1908-09.

En 1908-09, on a employé $106 pour le dégagement de l'ancienne passe, et $596.86 pour la tentative de l'ouverture d'une autre à travers la plage de Half-Island. Cette entreprise a échoué, vu la découverte de la plage sans cesse exposée, et le remplissage de la passe par le sable et le gravier charriés par toutes les tempêtes. Une somme de $1,484.52 a aussi été employée pour l'approfondissement de la passe permanente.

Durant l'exercice 1909-10, on a dépensé $176.09, pour le dégagement et l'entretien de l'ancienne passe.

Durant l'exercice 1910-11, on a dépensé $506.39, pour l'élargissement et l'approfondissement de la passe permanente au fond du havre de Three-Fathoms. On a enlevé la vase qui s'était accumulée à l'extrémité de l'ouvrage sur une longueur d'environ 900 pieds du côté ouest de la tranchée vers le havre de Three-Fathoms. On se propose maintenant d'élargir le chenal à 30 pieds au plafond, et de l'approfondir à 6 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

En 1911-1912, $8,242.03 furent dépensés pour l'élargissement et le creusage du chenal.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $217.20 pour le dégagement de l'ancienne passe et son entretien.

En 1913-14, on a employé $262.51 pour ouvrir et maintenir ouverte l'issue du lac et pour enlever une grosse roche qui s'était détachée de la rive et qui menaçait de tomber et de bloquer la passe.

Les travaux furent commencés en mai et continués à différents intervalles jusqu'au 30 mars 1914.

PORTUGUESE-COVE.

Portuguese-Cove, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs ayant une population d'environ 600, et dont la pêche est la seule ressource. Il est situé à six milles de la ville d'Halifax, sur le côté ouest du havre.

Antérieurement à 1902, le ministère avait construit un plan incliné (*skidway*) pour les bateaux, de 150 pieds de largeur à mer basse, avec une largeur de 50 pieds à l'extrémité du rivage.

En 1908-09, un montant de $10,000 fut dépensé pour la construction, par contrat, d'un brise-lames pour la protection de la flottille de pêche. L'ouvrage consiste en une construction en caissons munis d'un parapet du côté du large. Il a une longueur de 217 pieds; le tronçon du rivage a 117 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et le tronçon extérieur a 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure l'ouvrage a 21 pieds de hauteur.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $151.03 a été dépensé pour des réparations diverses au plan incliné.

L'ouvrage fut terminé en décembre 1913.

PROSPECT.

Prospect, comté de Halifax, est un village de pêcheurs, lequel compte environ de 400 à 500 âmes. Il est situé sur la côte de l'Atlantique, à 20 milles à l'ouest de la ville de Halifax. La pêche annuelle, d'après le rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries, rapporte $14,000, et emploie cent bateaux et cent cinquante hommes. Le havre est très exposé aux grosses mers, quand le vent souffle du sud et du sud-est.

En 1908-9, on a employé $3,226.98 à la construction d'un petit môle pour rompre l'impétuosité des vagues, et mettre ainsi en sûreté la flottille de pêche. L'ouvrage qui est en encaissement plein et solide du type ordinaire, a 120 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 12 à 14 pieds de hauteur, et est pourvu d'un parapet sur le côté de la mer.

Pendant l'exercice 1909-10, on a employé $103.20 pour l'achèvement du planchéiage et du revêtement jointif.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $3,685.29 pour le prolongement du môle sur une longueur de 80 pieds. Le prolongement a 30 pieds de largeur, 12 pieds de hauteur à l'extrémité de terre, et 14 pieds de hauteur à l'extrémité du large, où il a une profondeur de 4 pieds. L'ouvrage est solidement construit en encaissement chargé de pierres et est pourvu d'un parapet sur le parement de la mer, lequel est revêtu de pièces de 5 pouces en bois.

En 1913-14, $168.99 ont été dépensés pour faire des réparations diverses à cet ouvrage; 36 tonnes de lest ont été replacées. On a aussi posé un nouveau plancher et du lambrissage sur une longueur de 20 pieds.

L'ouvrage fut commencé en janvier et terminé en mars 1914.

RED-ISLAND.

Red-Island (East-Chezzetcook) est une baie profonde, située à environ 20 milles à l'est du port de Halifax, dans le comté d'Halifax. Les côtes de la baie sont habitées par une population de 300 à 400 âmes dont les principales ressources sont la pêche et l'agriculture.

En 1904-05, la somme de $4.093.24 fut dépensée pour construire un brise-lames, pour donner un abri à la flotte de pêche.

L'ouvrage a 420 pieds de longueur, 14 pieds de largeur et de 6 à 8 pieds de hauteur, solidement construit en caissons reposant sur une fondation de fascines et pierre, de 20 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur.

En 1905-06, une somme additionnelle de $4,000 a été dépensée pour finir le travail. L'ouvrage, tel que complété, a 846 pieds de longueur, de 8 à 16 pieds de hauteur, et 16 pieds de largeur, les caissons reposent sur des fondations en pierre et fascines.

En 1913-14, un montant de $207.70 a été dépensé pour placer 200 tonnes de lest, boulonner les vieilles pièces de couronnement, clouer le vieux plancher et boulonner de nouveau les défenses sur une partie de l'ouvrage mesurant 100 pieds de longueur par 14 pieds de largeur.

Les travaux furent commencés et terminés en novembre 1913.

RIVIÈRE-BOURGEOIS.

Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, est une colonie qui se trouve sur la côte sud de l'île du Cap-Breton, et sur la rive nord de la passe Lennox, détroit qui sépare l'île du Cap-Breton de l'île Madame.

Le havre a environ 1½ mille de largeur et ½ mille de longueur, il n'a qu'une entrée étroite donnant sur l'océan.

L'entrée du havre étant très étroite et obstruée par un banc de sable où l'on ne trouvait qu'une profondeur d'eau de 8½ pieds à basse mer, les bâtiments ne pouvaient pénétrer dans le havre, ni en sortir à toutes les phases de la marée, et afin d'améliorer

l'entrée, et de rectifier et d'approfondir le chenal intérieur, un arrêté du Conseil du 13 août 1912 a autorisé l'acceptation de la soumission de la *Coastal Dredging and Construction Company, Ltd.*, de Sydney, pour l'exécution des dragages en ce lieu.

La drague *Cadeco* a commencé ces opérations à Rivière-Bourgeois le 28 août 1912, travaux en forfait qu'elle a poursuivis jusqu'à leur achèvement le 12 novembre. Les dragages ont consisté dans l'approfondissement du chenal au-dessus de la barre jusqu'à une profondeur d'eau de 13 pieds à basse mer sur une largeur de 125 pieds; dans la rectification, l'élargissement, l'approfondissement du chenal à l'intérieur de l'entrée à la même profondeur; dans l'éjection des matières qui obstruaient le chenal d'accès au quai Sampson, et dans l'enlèvement des restes d'un vieux massif en encaissement qui offraient un danger à la navigation. Le tableau ci-dessous indique les quantités enlevées avec leurs prix respectifs, suivant leur classification:—

49,603 verges cubes de vase et d'argile cubées au chaland à 22 centins	$ 10,912 66
17,300 verges cubes de matières rejetées, cubées au chaland à 14⅔ centins	2,537 33
14·67 verges cubes de roches erratiques à $8.5	124 70
Enlèvement de débris, 31 heures à $23	713 00
Total	$ 14,287 69

Le 23 mai 1913, la permission fut donné de continuer le dragage sous contrat avec la *Coastal Dredging and Construction Co.*, pour le dragage de 18,400 verges cubes, mesure de chaland, de substances de la classe B, à 22 centins par verge cube.

Le 28 mai, les travaux furent commencés par la drague *Cadeco* et terminés le 21 juin. Le chenal d'entrée a maintenant 200 pieds de largeur à l'extrémité extérieure et 100 pieds à l'extrémité intérieure; il a aussi été redressé et le montant total de substances enlevées est le suivant:—

18,386 verges cubes, mesure de chaland, de sable et de glaise, à 22 centins	$ 4,044 92
12·9 verges cubes de cailloux mesurant 2 verges cubes chacun et plus à $8.50	109 65
	$ 4,154 57

ROUND-BAY.

Round-Bay, dans le comté de Shelbourne, est un petit établissement agricole et de pêche, situé à l'extrémité nord-ouest de la grève, à 14 milles au sud-sud-ouest de la ville de Shelburne.

A l'extrémité nord-ouest de cette grève, où près de là, une petite rivière s'y jette. Il y a vingt ans, les pêcheurs fréquentèrent ce cours d'eau sur environ ¼ de mille en haut de son embouchure, où il y avait à peu près 10 hangars à morue et plusieurs petites résidences. Des bateaux tirant 5 pieds d'eau la naviguèrent sans difficulté. C'était un ruisseau important pour la truite et l'alose.

Vers 1891, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse a construit un pont sur l'embouchure de cette rivière et, immédiatement après, le sable commença à s'amonceler sur le côté sud de l'entrée, jusqu'à ce qu'elle devint complètement bouchée. Pendant l'exercice dernier, afin d'améliorer les conditions, le ministère a dépensé, en ouvrage à la journée, le somme de $1,350 pour ouvrir un chenal droit. L'ouvrage a été commencé le 23 juin et complété le 13 septembre 1913. Il s'étend à partir de la travée centrale du pont jusqu'à la marque d'eau basse des grandes marées, dans la direction du nord, 115° au sud et 30° à l'est. Il a 300 pieds de longueur à son côté ouest, et 270 pieds sur son côté est, avec une largeur moyenne de 60 pieds, au fond, les côtés ayant une pente de 2 dans 1. Sa profondeur est de 3 pieds au-dessus de l'eau basse

des grandes marées, ce qui correspond à la moitié de l'élévation de la marée. Depuis qu'il est ouvert, ce chenal s'est approfondi de 1 pied à 15 pouces. Les déblais enlevés sont composés de sable et de gravier. Les grandes marées atteignent ici 7 pieds; les mortes-mers, 4½ pieds.

ROUND-HILL.

Round-Hill, comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la rivière Annapolis, à 8 milles à l'est de la ville d'Annapolis. C'est aussi une station du chemin de fer *Dominion Atlantic.* Round-Hill comprend environ 500 habitants qui s'occupent à l'agriculture, à la culture d'arbres fruitiers et au commerce en général. Pour la commodité du commerce de cette localité, le ministère dépensa au cours des années 1905-1906-1907-1908-1909, la somme de $5,415 pour y construire un quai public. Ce quai comprend un tronçon principal, sur pilotis de 76 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, et de 5 à 16 pieds de hauteur, que termine un pilier en encaissement solidement construit, long de 75 pieds, large de 35 pieds, et haut de 16 à 22 pieds, établi sur un fondement de pilotis, enfoncés jusqu'au fond solide, et qui ont été recepés au niveau de la couche de vase du fond.

Pour plus amples détails, voir le rapport annuel de 1912-1913.

En 1913-1914, on a dépensé la somme de $61.55 pour construire environ 20 chaînes de clôture en fil métallique, et réparer la chaussée d'accès au chemin public.

SAINT-JOSEPH.

Saint-Joseph, comté d'Inverness, est une région dont les habitants s'occupent de pêche et d'agriculture; il est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre le havre de Margaree et Chéticamp, et environ 1½ mille au nord-ouest de l'excellent havre de Grand-Etang.

En 1910-1911, une somme de $600 fut votée pour acheter le droit de passage et construire un chemin entre un brise-lames, proposé à cet endroit, et le chemin public, et sur ce montant il a été dépensé $209.09 pour construire une partie du chemin.

Le 13 janvier 1912, un contrat fut accordé pour la construction d'un brise-lames, au prix de $10,275. Le travail fut commencé le 15 juillet et terminé d'une manière satisfaisante, le 14 octobre suivant.

L'ouvrage construit a une longueur de 290 pieds, par 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12 sur les côtés et le bout extérieur. Il comprend une structure en caissons de bois rond, à parements ouverts, avec une substructure en bois créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée. Le brise-lames a été solidement rempli de lest, garni de défenses, et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

A part la construction du brise-lames, une somme de $550 a été dépensée à la journée, en 1912-1913, pour achever la construction de la chaussée, conduisant du chemin public au brise-lames, commencée au cours de l'année 1910-1911.

Le 30 décembre 1912, l'extrémité extérieure du brise-lames a été sérieusement endommagée sur une longueur de 75 pieds, pendant une violente tempête, ainsi que le sommet de l'extrémité intérieure. En 1913-1914, la somme de $1,299.02 a été dépensée, en travaux à la journée, pour enlever les parties du brise-lames qui avaient été détériorées et réparer son extrémité intérieure.

SAMBRO.

Sambro, comté de Halifax, est situé sur la côte Atlantique, dans la partie est du comté, à 16½ milles de la ville de Halifax. C'est une station de pêche considérable, qui compte environ 200 âmes.

Pendant l'exercice 1910-1911, on a dépensé $2,216.51 pour la construction d'un appontement sur palée et travée. L'ouvrage qui a été achevé à l'exception d'un "L"

que l'on devra construire à la tête, a 180 pieds de longueur, de l'une à l'autre extrémité, 20 de largeur, et s'étend de 8 pieds dans le sens de la hauteur, à partir du rivage, à 22 pieds à l'extrémité du large, où la profondeur d'eau atteint 11 pieds aux basses marées ordinaires.

En 1911-1912, la somme de $124.74 a été dépensée pour acheter du bois dans le but de compléter le retour en "L".

En 1913-1914, un montant de $162.33 a été dépensé pour l'achat de bois pour terminer l'ouvrage au cours du prochaine exercice financier.

SANDFORD.

Sandford, comté de Yarmouth, est situé sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, à l'embouchure de la baie de Fundy, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à 7 milles au nord-ouest de la ville de Yarmouth. On compte en ce lieu de 300 à 400 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

La construction d'un brise-lames a été commencée en 1858 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. La première dépense encourue par le ministère a été en 1876, et depuis cette date de nombreuses sommes ont été dépensées pour des réparations, des prolongements et des améliorations dont les détails sont donnés dans les rapports annuels de 1908-09 et 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $197.41 pour des réparations urgentes au plancher du brise-lames, et renouveler quelques pièces du lambrisssage sur sa face extérieure.

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, comté de Digby, a une population d'environ 350 âmes et est situé sur la côte nord-est de la baie Sainte-Marie, baie de Funday, à trente-six milles au sud-est de Digby, à trente-deux milles au nord de Yarmouth et à trois milles au nord de la rivière Meteghan.

Quelques années avant la Confédération, les habitants, avec l'aide du gouvernement provincial, y construisirent un brise-lames qui servit aussi de débarcadère. En 1876, on dépensa $4,000, fournis, moitié par le ministère, et moitié par les habitants, pour réparer complètement la construction et pour la prolonger sur une longueur de 100 pieds.

Depuis, on a plusieurs fois réparé et amélioré les constructions. (Pour les détails, voir les rapports annuels de 1904-05 et 1909-10.)

En 1913-14, la somme de $1,972. 57 a été dépensée pour des réparations à ce brise-lames.

Les grandes marées montent de 21 pieds.

SCOTT'S-BAY.

Scott's-Bay, comté de King, est situé sur le côté sud du chenal de Minas, baie de Fundy, entre le Cap-Fourchu et Baxters-Harbour. Ce canton compte environ 500 habitants dans un rayon de 2 milles. Les ouvrages ici consistent en deux brise-lames, établis respectivement de chaque côté de l'embouchure d'une petite rivière en 1878 par le ministère, et depuis cette date, on a dépensé plusieurs petites sommes pour la grosse réparation et le prolongement de ces ouvrages, travaux dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1906-07 et 1912-13.

En 1913-14, la somme de $1,200 a été dépensée pour compléter la pile commencée en 1912, et qui a 60 pieds de longueur, 26 à 30 pieds de largeur et 24 à 26 pieds de hauteur. Cette pile est construite sur 42 pilotis enfoncés jusqu'au fond solide et récépés au niveau de la grève. L'ouvrage est fini avec un parapet ou garde-lames de 61 pieds de longueur et un lambrissage de 43 pieds de longueur. Sur une partie du

vieux brise-lames, près du rivage, on a posé un parapet de 30 pieds de longueur. On a aussi construit sur la face du large du vieux brise-lames une pile de renfort, de 51 pieds de longueur, 9 à 12 pieds de largeur, par 14 à 20 pieds de hauteur. Tout l'ouvrage est solidement construit en caissons de bois rond, remplis d'un l'est de pierre. Le tout est complété d'une manière satisfaisante.

SEAFORTH.

Seaforth, comté d'Halifax, est un endroit agricole et pêcheur, situé à 24 milles à l'est d'Halifax, 3 milles à l'ouest de Chezzetcook, et a une population de 160.

Pendant l'année 1913-14, un montant de $8,775 a été dépensé par contrat avec la *Halifax Dredging Co.*, pour la construction partielle d'un brise-lames. Le montant du contrat est de $17,300, et l'ouvrage fait forme environ 74 pour 100 du tout. On a fait l'ouvrage sur une longueur de 342 pieds et une largeur de 25 pieds. Le brise-lames mesurera, quand il sera terminé, 451 pieds de longueur par 25 pieds de largeur avec un L de 31 par 15 pieds.

Les travaux ont été faits du 4 juillet au 18 octobre 1913.

SEAL-ISLAND.

Seal-Island, dans le comté de Shelburne, est un centre de pêche important à 18 milles au sud-ouest de Clarks-Harbour. Il y a 26 maisons, une église, une école et une grande station de signaux pour la brume.

Sur la rive ouest de l'île s'étend une plage basse, à l'extrémité sud de laquelle les pêcheurs établissent de temps à autre des débarcadères provisoires. Du côté nord et à l'est de ces débarcadères, ils établissent des cales pour haler leurs bateaux. Au cours des dernières années, le vieil ouvrage provisoire de protecttion ayant été détruit et les grosses mers ne trouvant plus d'empêchement, dégradèrent la plage de telle sorte que dans deux ou trois ans au plus, il n'en serait resté aucuns vestiges. On se décida donc en conséquence de construire un brise-lames directement contre le vieil ouvrage de protection, à partir de la grève et s'étendant dans la direction du large sur une distance de 180 pieds jusqu'à un point à environ 40 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. Le brise-lames empêche d'autres dévastations de la plage par l'action des grosses mers qui auraient fini par la détruire entièrement, ce qui aurait anéanti le poste de pêche en ce lieu.

Au cours de l'exercice 1912-13, la somme de $2,677.85 a été dépensée pour le commencement de ces travaux alors qu'une longueur de 110 pieds a été construite. Pendant l'exercice dernier, le montant de $967.18 a été dépensé et les autres 70 pieds ont été construits. Tels que complétés, les travaux ont 180 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 4 sur la face extérieure et une hauteur de 16 pieds à l'extrémité du large. Le quai est construit d'un caisson en pièces de bois ronds rempli de lest jusqu'au sommet et avec de bonnes défenses. L'ouvrage a été commencé le 15 août et terminé le 18 octobre 1913.

Il y a 12 pieds d'eau aux grandes marées et 8½ pieds aux basses mers.

SEASIDE.

Seaside, comté d'Inverness, est situé sur le côté est de la baie de Saint-Georges, près de l'entrée sud de Port-Hood-Harbour, et à environ 2 milles à l'ouest de Port-Hood.

Le quai, entrepris en 1895-96 et achevé l'année suivante, a 300 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, au sommet; il est construit en encaissement à claire-voie, pourvu à l'extrémité extérieure de défenses jointives, et il est complètement rempli de lest. La substructure est en bois créosoté, et la superstructure en bois indigène. En 1904, les glaces emportèrent l'extrémité extérieure du quai, et déplacèrent la structure de 11

pieds en dehors de la ligne, à partir de 74 pieds du rivage. On fit des réparations et les compartiments des parements à l'extrémité extérieure, furent remplis de béton jusqu'au niveau de l'eau basse; et avec de la pierraille au-dessus de ce niveau. La profondeur de l'eau, au bout du quai, est de 7 pieds à basse mer.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

En 1909-10, la somme de $618.63 a été dépensée de la manière suivante: $41.19 pour réparer le plancher du quai, du 13 septembre au 18, et $577.53 pour construire environ 75 pour 100 d'une chaussée nouvelle de 371 pieds, à partir du quai jusqu'au grand chemin.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $199.01 pour achever la chaussée en cours durant 1909-10.

En 1913-14, la somme de $2,121.61 a été dépensée, en travaux à la journée, pour réparer les faces extérieures du quai au moyen d'un lambrissage jointif, et pour renouveler le lest dans les compartiments vides. Pour empêcher l'éboulement du rivage à l'intérieur, on a aussi construit un ouvrage de protection en caissons, et on a fait dévier le chemin près du rivage en le réparant complètement.

SHAG-HARBOUR.

Shag-Harbour, dans le comté de Shelburne, N.-E., est situé à environ 6 milles au sud-ouest du Passage Barrington. C'est un établissement de 600 habitants. La principale industrie est la pêche; à peu près 50 bateaux à moteur, d'une valeur moyenne de $350, fréquentent ce havre. Les steamers côtiers, faisant le service entre Yarmouth et les autres places de la côte, désiraient faire escale ici, mais ne le pouvaient pas avant qu'un passage eut été coupé à travers le banc de cailloux s'étendant à environ ⅓ de mille de l'extrémité extérieur du chenal dragué. Pendant l'exercice dernier, un passage de 45 pieds de largeur a été pratiqué au moyen d'explosifs, dans ce rocher, et les morceaux ont été enlevés. L'ouvrage a été commencé le 15 octobre, et complété le 18 décembre 1913. Pendant ce temps, on a enlevé 1,074.3 verges cubes de déblais, au coût de $4.15 la verge cube, ou d'un peu plus de $2 la tonne. Les roches enlevées consistaient principalement en granit, avec quelques cailloux de "trapp". Les grandes marées atteignent 9 pieds; les mortes mers, 5½ pieds.

SHEET-HARBOUR.

Sheet-Harbour est situé sur la côte de l'Atlantique, de la Nouvelle-Ecosse, dans la partie est du comté d'Halifax. Le village, qui entoure le havre, a une population d'environ 600; l'industrie de la pêche et l'agriculture y sont très prospères. Le havre est l'un des plus beaux de la Nouvelle-Ecosse, étant très considérable et offrant une grande profondeur d'eau. Ce havre pénètre à l'intérieur jusqu'à la pointe Gerrard, où il se divise en deux bras, dans lesquels viennent respectivement se jeter les rivières Est et Ouest.

En 1905-06, le département a dépensé $2,205.15 pour construire un quai en caissons et pilotis à l'embouchure de la rivière Ouest. En 1906-07, un montant de $1,298.44 fut employé pour terminer l'ouvrage. Le quai consiste: 1° en une levée en pierres de 50 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et de 2 à 8 pieds de hauteur; 2° d'un ouvrage en pilotis de 141 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et de 8 à 20 pieds de hauteur, les chevalets étant espacés de 10 pieds; 3° d'un ouvrage en caissons de 40 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et de 20 à 22 pieds de hauteur, avec un "L" de 61 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, donnant une longueur de façade de 86 pieds, devant laquelle il y a 15 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes marées.

En 1913-14, le département a dépensé $998.44 en réparations diverses; 800 pieds carrés de la superficie du quai ont été élevés de 0 à 24 pouces, tout le sommet du quai a été recouvert d'un nouveau plancher, 8 nouvelles pièces de couronnement et les nou-

velles défenses ont été placées. Le hangar à marchandises a été peinturé et une nouvelle grue mise en position.

L'ouvrage a été commencé en août et terminé le 29 septembre 1913.

SHEET-HARBOUR-PASSAGE.

Sheet-Harbour-Passage, comté de Halifax, est le nom d'une petite île située entre l'île Sober et la terre ferme, au nord de Sheet-Harbour, à 60 milles à l'est de la ville de Halifax. On trouve sur la terre ferme le long de la passe environ 10 habitants.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $901.27, pour construire en ce lieu un quai à piles et travées, qui servira aux pêcheurs et au trafic local.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $199.37, pour achever le quai commencé en 1911-12. Les travaux ont consisté dans l'achèvement du caisson extérieur du quai. On a exhaussé ce caisson de 2 pieds et on l'a chargé de pierres et planchéié en outre, on a posé un certain nombre de défenses et de lisses.

En 1913-14, un montant de $200 a été dépensé pour la construction d'un abord du quai et pour du remplissage en pierre et gravier, entre les murs, sur une longueur de 50 pieds par une largeur de 20 pieds et une profondeur moyenne de 3 pieds.

Cet ouvrage requiert un prolongement additionnel.

Les travaux furent commencés en juin et terminés en juillet 1913.

SHELBURNE.

La ville de Shelburne est située à l'embouchure de la rivière Shelburne, au fond du havre de Shelburne, lequel est si bien connu, que sa description au complet n'est pas nécessaire. Afin d'offrir toutes les facilités d'accès aux vaisseaux à fort tirant d'eau qui font escale à ce port, le ministère a commencé le 28 septembre 1910 un quai qui fut complété le 27 mai 1913. La longueur du quai est de 96 pieds, et il comprend trois parties, à savoir:

1. Les abords, qui sont du type ordinaire d'une levée en enrochements, ont une longueur de 480 pieds, une largeur de 40 pieds au sommet et une hauteur de 9 à 10 pieds à l'extrémité extérieure, avec des talus inclinés à un fruit de 1½ dans 1.

2. L'ouvrage en caissons et travées a une longueur de 90 pieds. Il se compose de 3 caissons, de 20 pieds de longueur chacun qui sont reliés par 2 travées de 15 pieds de longueur chacune; ces caissons ont 40 pieds de largeur, et sont chargés de lest jusqu'au-dessous des soliveaux du plancher.

La compagnie du chemin de fer s'est plain que les travées étaient trop longues, et des chevalets reposant sur des semelles ont été placés sur la vase au centre de chacune d'elles.

3. Les autres 396 pieds sont construits sur des pilotis en chevalets espacés longitudinalement, de 9 pieds, d'axe en axe, mesure prise du centre de la tête des pilotis. Les premiers 296 pieds ont une largeur de 40 pieds au sommet, tandis que les 100 pieds extérieurs ont une largeur de 70 pieds, et le "L" à l'extérieur a 100 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur et est placé sur le côté est du quai. Au bout du large, le quai a 36 pieds de hauteur, c'est-à-dire 4 pieds audessus du niveau d'eau aux grandes marées ordinaires. Au cours de l'exercice dernier la somme de $775.16 a été dépensée en rapport avec la construction de ces travaux. En cas où des rails seraient posées sur ce quai, la compagnie du chemin de fer *Halifax and South Western* a demandé qu'on plaçât des soliveaux juste au-dessous des rails. Le plancher entier du quai a dû être enlevé et trois assortiments de soliveaux ont été posés sur la longueur de 480 pieds de l'ouvrage en caissons et en pilotis en chevalets; le plancher a été ensuite renouvelé.

Il y a 6½ pieds d'eau aux grandes marées et 4 pieds aux mortes mers.

ILE SOBER.

L'île Sober, comté de Halifax, se trouve à l'entrée du havre Sheet, à 60 milles à l'est de la ville de Halifax. C'est une petite île de trois milles de longueur et de trois quarts de mille de largeur, séparée de la terre ferme par un chenal étroit connu sous le nom de Sheet-Harbour-Passage. La population de cette île est d'environ 50 familles s'occupant presque exclusivement de la pêche.

En 1902-03, on a dépensé $797.18, pour construire un petit quai en ce lieu. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $71.20 pour acheter le bois destiné à l'exécution d'un "L" au bout extérieur du quai.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $914.59, pour adosser au quai en ce lieu deux petits ouvrages en forme d'"L", dont l'un a 25 x 30 pieds sur une hauteur de 18 pieds, et dont l'autre a 10 x 20 pieds, sur une hauteur de 18 pieds. En outre, on a érigé sur le quai un hangar de 18 x 15 pieds.

En 1913-14, le département a dépensé $259.41, pour renouveler le plancher du quai et des deux "L", avec du madrier de 3 pouces, et pour placer de nouvelles pièces de garde et de nouvelles défenses.

Les travaux furent commencés en septembre et terminés en octobre 1913.

SOUTH-GUT.

South-Gut, comté de Victoria, est le nom local du bras sud du fond du port de Sainte-Anne, qui est un beau bassin, long de 7 milles, large de 2 milles, où l'eau est très profonde, situé au fond de la baie de Sainte-Anne sur le côté est de l'île du Cap-Breton.

En 1890-91 on a construit un quai sur le côté sud de South-Gut long de 198 pieds, large de 20 pieds, baignant dans 6 pieds d'eau à l'eau basse, composé d'une culée riveraine longue de 48 pieds et de 4 piles de 20 pieds, bâtis en encaissement en bois du pays, reliées par des travées de 17¾ pieds de longueur.

En 1902-3, un caisson supplémentaire de 20 x 40 pieds fut établi à 17 pieds de la tête du quai et relié à ce dernier par une travée, offrant une profondeur d'eau accrue à 8 pieds à basse mer.

En 1903-04, on a renouvelé le plancher, le couronnement et les défenses du vieil ouvrage, et on nivela l'abord et on le couvrit de gravier.

En 1910-11, on a dépensé $117.09 pour la construction d'un hangar de 10 x 16 pieds sur la tête du quai.

En 1911-12, un montant de $250 a été voté pour renouveler les solives du plancher et une partie du plancher du vieux quai, mais sur cette somme on n'a dépensé que $153.30 pour renouveler les solives, vu que les madriers du plancher ne purent être livrés avant la clôture de la navigation.

En 1913-14, la somme de $511.59 a été dépensée pour renouveler toutes les solives du plancher du vieux quai, construit en cet endroit depuis 22 ans, et mettre un plancher neuf et de nouvelles pièces de garde.

SOUTH-LAKE (LAKEVALE).

Le lac du Sud (Lakevale), comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-George, à mi-chemin environ entre l'entrée du port d'Antigonish et Cap-George.

C'est une grande nappe d'eau douce qui se trouve séparée de la baie par une grève de sable et de gravier de 900 pieds de longueur et de 300 pieds de largeur, dont le sommet est à une élévation d'environ 8 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées.

En 1907-08-09, on a ouvert un chenal à travers la grève de sable et de gravier, d'une largeur de 40 pieds au plafond et de 2 pieds de profondeur au-dessous des hautes eaux,

et pour la construction d'un brise-lames, long de 300 pieds et large de 20 pieds, et consistant en un encaissement du type ordinaire, pour protéger le côté nord à son entrée du côté de la mer; et en 1909-10, on a achevé le chenal à travers la grève jusqu'à une profondeur de 1½ pied au-dessous des basses eaux des grandes marées.

En 1910-11, on a construit une digue en fascines et pierre, d'une longueur de 75 pieds et d'une largeur de 12 pieds au sommet, à l'extrémité de terre du brise-lames pour fermer une ouverture qui avait été faite en cet endroit, on a enlevé environ 150 verges cubes de sable qui obstruait le chenal.

En 1911-12, la somme de $1,707.88 a été dépensée pour l'achat du bois et du lest nécessaires à la construction d'un prolongement projeté de 40 x 20 pieds, en alignement avec le vieil ouvrage et devant consister en un encaissement de bois rond et en une substruction de bois créosoté, à charge pleine, et revêtu sur toutes les faces d'un revêtement de bois dur créosoté.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $1,653.88 pour construire un mur de soutènement en fascines et en pierre, de 8 pieds de largeur, à partir de l'extrémité intérieure du brise-lames sur une distance de 90 pieds. On a aussi renouvelé une partie du lest, réparé le brise-lames, transporté de l'Anse-McNair le bois créosoté nécessaire au prolongement que l'on se propose de construire.

Dragage.

Du dragage fut entrepris à South-Lake, afin de creuser jusqu'à 8 pieds de profondeur, à extrême eau basse, un chenal de 60 pieds de largeur, pour donner accès au lac South et donner une protection aux bateaux de pêche pendant les mauvais temps.

En 1913-14, la drague du gouvernement *George McKenzie,* a travaillé du 26 avril au 11 octobre 1913, sur une superficie de 64,800 pieds carrés, pour draguer un chenal de 60 pieds de largeur ayant 8 pieds de profondeur, à eau basse. Ceci comprenait l'enlèvement de 21,150 verges cubes, mesurées sur place, à condition qu'il ne se produise pas de remplissage; mais en réalité, il y eut 36,325 verges cubes d'enlevées et dont on a disposé comme suit: jetées par-dessus bord, 23,370 verges cubes; charroyées, 12,955 verges cubes, mesure de chaland.

La contradiction apparente entre les mesures prises sur place et les résultats réels, est due au fait qu'une grande quantité de remplissage s'est produite, au cours du dragage, par suite des mauvais temps. Les tempêtes de l'est et du nord-est furent les pires à cause du peu de protection qu'il y a dans ces directions. Les résultats donnés sont pratiquement corrects et les déblais ayant un facteur d'expansion de 25 pour 100, on peut dire que la drague a enlevé 27,244 verges cubes, mesurées sur place, à cet endroit.

SOUTH-WEST-COVE.

South-West-Cove, comté de Lunenburg, est situé sur le côté ouest de St. Margaret-Bay, à 6 milles environ du village de Hubbard. C'est une petite anse formée par une île très rapprochée de la terre ferme. Sa population est d'environ 100 habitants. Pour l'avantage des pêcheurs de ce district, aussi bien que des autres personnes qui se rendent aux endroits de pêche, le ministère a dépensé, en 1911-12, la somme de $199.73 pour creuser le chenal entre l'île et la terre ferme, pour permettre aux bateaux d'y passer à la marée haute.

En 1913-14, le ministère a dépensé un montant de $524.56 pour la construction d'un pont composé d'une travée et des abords. Le pont mesure 12 x 12 pieds; l'abord du côté est mesure 52 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, celui du côté ouest a 65 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; ces abords sont en pierre recouverte de gravier.

L'ouvrage fut commencé en octobre 1913 et terminé en mars 1914.

SPANISH-SHIP-BAY.

Spanish-Ship-Bay, comté de Guysboro, est un bras du bassin de Liscombe, dont l'entrée se trouve à environ 8 milles à l'est de Halifax, et de la ligne de démarcation entre Guysboro et Ecum-Secum.

En 1911-12, un arrêté du Conseil autorisa l'achat d'un quai et de son emplacement appartenant à Zebedee-Hartling, au montant de $420; on dépensa $455.04 pour rehausser le quai et pour la construction des abords.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $324.75 pour payer l'achat d'une partie des matériaux nécessaires dans la construction d'un prolongement en projet.

En 1913-14, la somme de $300.02 a été dépensée pour acheter une quantité additionnelle de bois et de lest pour le projet ci-dessus mentionné.

Dépense totale jusqu'au 31 mars 1914, y compris le coût des achats: $1,499.81.

SPRY-BAY.

Spry-Bay (Henleys) est situé à environ 70 milles à l'est d'Halifax, dans le comté d'Halifax. La population des environs est de 1,000 habitants, dont les principales occupations sont la pêche et l'agriculture.

Pendant l'exercice 1913-14, le ministère a dépensé $2,798.58 pour la construction d'un quai en piles et travées. L'ouvrage fait a 128 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 14 pieds, comprenant un abord et trois caissons. L'ouvrage aura, lorsqu'il sera terminé, 210 pieds de longueur par 20 pieds de largeur avec un "L" en pilotis de 20 par 25 pieds.

Les travaux ont été commencés en août 1913 et suspendus le 9 mars 1914.

SPRY-HARBOUR.

Spry-Harbour, comté de Halifax, est le bras est de Spry-Bay; c'est un havre sûr, libre de glace, et qui se trouve sur la route du bateau à vapeur qui fait, une fois par semaine, le trajet entre Sheet-Harbour et Halifax. Autour du havre, dans un rayon de deux milles, il y a une population d'environ 200 habitants qui s'occupent principalement de pêche et de culture.

En 1908-09, on dépensa la somme de $731.49 pour construire un petit quai à cet endroit; l'ouvrage n'est pas tout à fait complété.

Durant l'exercice de 1909-10, le montant de $744.16 fut dépensé pour compléter le quai. La structure consiste en un quai composé d'une pile et d'une travée, avec une chaussée d'accès en pierre et gravier. La chaussée a 20 pieds de largeur, 50 pieds de longueur, et de 3 à 8 pieds de hauteur; le quai proprement dit a 20 pieds de largeur par 130 pieds de longueur et 20 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, où il y a 10 pieds d'eau à la mer basse des grandes marées ordinaires.

Pendant l'année 1913-14, un montant de $50 a été employé pour réparer le mur de l'abord et pour remplacer une partie du plancher qui allait en ruines.

L'ouvrage fut commencé et terminé en octobre 1913.

STERLING-BROOK.

Sterling-Brook, comté de Hants, est situé sur la rive nord, à environ 3 milles à l'ouest de Maitland, et à environ 5 milles à l'est de Selmo. Ce village compte environ 300 habitants, et on expédie annuellement de ce lieu environ 1 million de pieds de bois de construction, et en outre, de petits envois des produits de la ferme, consistant en foin, etc.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,419.32, pour commencer l'exécution d'un quai à Sterling-Brook. On a établi un abord en encaissement de 40

pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. On a enfoncé un certain nombre de pilotis et couvert l'ouvrage. En outre, on a rectifié le chenal de la rivière.

En 1913-14, $249.03 ont été dépensés pour placer des défenses autour de la face du quai et pour poser un garde-fou et des poteaux d'amarrage, etc. On a enlevé une quantité de vase des abords du quai pour en améliorer l'accès.

L'ouvrage fut commencé en juin et terminé le 4 septembre 1913.

SUMMERVILLE.

Summerville, dans le comté de Queen, est un petit établissement agricole et de pêche, d'environ 250 âmes, situé sur l'Atlantique, à 8 milles au sud-ouest de Liverpool. En 1878, le ministère fit construire un brise-lames pour un abri et pour l'usage des vaisseaux de pêche. Ces travaux avaient environ 200 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et de 16 pieds de hauteur à l'extrémité du large. En 1892, environ la moitié fut détruit, mais il fut réparé. Dans l'hiver de 1899, une grosse tempête détruisit complètement le brise-lames. Après examen fait, on décida de construire des travaux plus durables, et en 1900-01 un brise-lames fut construit sur l'emplacement immédiatement contigu au vieux site.

Ces travaux consistent en de grandes pierres cimentées ensemble et jointes sûrement l'une à l'autre au moyen de gros crampons en fer. Au centre, les travaux sont environ la moitié en béton massif. Ceci consiste en des abords de 58 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur au sommet et 6 pieds de hauteur à l'extrémité du large, et d'une structure principale de 90 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur au sommet et 33 pieds au fond, et d'une hauteur de 16 pieds au bout extérieur.

Au cours du dernier exercice, la somme de $1,655.10 a été dépensée sur ces travaux. Sur une longueur de 60 pieds et une largeur de 4 pieds, la face extérieure a été reconstruite à une profondeur de 13 pieds. A part cela, les 60 pieds extérieurs sur une profondeur de 2 pieds et une largeur de 10 pieds additionnels ont été pour ainsi dire renouvelés. L'ouvrage principal, cependant, consiste en un prolongement au brise-lames actuel, de 20 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur au sommet avec une hauteur de 18 pieds sur la face extérieure.

Le style de construction est semblable à celui du brise-lames actuel, les pierres à l'extérieur étant jointes ensemble au moyen de crampons en fer de 1½ pouce, de 3 à 5 pouces de longueur.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées et 5 pieds aux mortes mers.

SWIMS-POINT.

Swims-Point est situé à l'extrémité sud-est de Clark's-Harbour ou Lower-Clark's-Harbour, comme on l'appelle, là. Il y a un quai public construit par le ministère en 1899. C'est le quai le plus important des alentours, supérieur en importance à n'importe quel quai dans la section ouest du comté de Shelburne. Les steamers côtiers faisant le service entre Yarmouth et les ports de la côte, y font escale deux fois la semaine, et les bateaux faisant le service entre ces endroits et Saint-Jean et Halifax, se servent aussi de ce quai. Il y a à peu près 14 pieds d'eau à la tête du quai à eau basse des grandes marées, et un bon fond de mouillage. Afin de rendre sûr l'accostage au quai et d'améliorer les bassins le long des côtes, on a décidé de dépenser une somme n'excédant pas $5,000 pour enlever les cailloux et les roches de l'endroit. L'ouvrage a été commencé le 2 janvier 1914, mais a été suspendu le 5 du même mois à cause du temps. On le reprit de bonne heure dans mars et à la fin de l'exercice, on avait dépensé à peu près $2,600. On a reçu l'autorisation de compléter ces travaux durant le mois d'avril 1914. Jusqu'à la fin de l'exercice, c'est-à-dire le 31 mars, on avait enlevé 313 verges cubes de pierre. Ces pierres sont pour la plupart enlisées dans la vase et on a éprouvé beaucoup de difficulté pour les enlever avec succès. Jusqu'à cette date,

le coût était de $8.32 la verge, mais l'ouvrage total devrait coûter de $7.60 à $7.90 la verge, ce qui représenterait $3.80 et $3.90 la tonne. La roche qui est enlevée est du granit avec un peu de cailloux de "trapp." Les grandes marées atteignent 9 pieds; les mortes mers, 5½ pieds.

TANGIER.

Tangier, comté de Halifax, est situé à la tête du havre de Tangier, 60 milles à l'est d'Halifax. C'est un établissement prospère dont la population est de 500 ou 600 habitants dispersés sur la côte. Dans le voisinage de cet établissement, il y a des gisements aurifères, rendus célèbres par la plus grosse pépite d'or (27 onces) qui ait jamais été trouvée dans la Nouvelle-Ecosse.

Dans le cours de l'exercice financier de 1907-08, la somme de $2,080.89 fut dépensée pour construire un quai en caissons avec travées.

Pendant l'exercice suivant de 1908-09, on a dépensé la somme de $628.02 pour achever la chaussée d'accès au quai. L'ouvrage, tel que complété, consiste en une approche ou chaussée en pierre et en terre, de 80 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et en un quai en caissons avec travées, de 120 pieds de longueur par 25 pieds de largeur.

Durant l'exercice de 1911-12, la somme de $402.87 a été dépensée pour la construction d'un petit hangar à marchandises placé sur le quai.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $1,222.61 a été dépensé pour des réparations aux abords et au quai. La chaussée a été réparée par la reconstruction d'un mur du côté du large sur une longueur de 575 pieds et une hauteur moyenne de 2 pieds; la largeur de la chaussée a été augmentée de 6 pieds et on l'a remplie et nivelée. Un nouveau plancher a aussi été posé sur une partie du quai.

Les travaux ont été commencés en octobre 1913 et terminés le 6 janvier 1914.

TATAMAGOUCHE.

Tatamagouche, comté de Colchester, est un port de mer situé dans le détroit de Northumberland, à 30 milles de Truro. C'est une station importante d'un embranchement de l'Intercolonial, entre Oxford-Junction et Pictou. En 1905-06, le ministère a dépensé la somme de $1,016.19, pour commencer en ce lieu la construction d'un quai en encaissement. En 1906-07, le ministère a dépensé la somme de $810.27, pour achever ces travaux. Le quai consiste en un ouvrage en encaissement construit autour et sur une ancienne construction. Le nouvel ouvrage a 100 pieds de longueur, 62 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, où l'on trouve une profondeur d'eau de 12 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $886.15 pour la reconstruction de l'ouvrage à piles et travées, de 146 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur, avec un "L" de 10 pieds. On a de plus exécuté les réparations de l'abord.

En 1913-14, la somme de $149.99 a été dépensée pour renouveler sur le plancher du quai 4.000 pieds m.p. de madriers, placer 8 défenses neuves et faires d'autres petites réparations.

TERANCE-BAY.

Terance-Bay, comté d'Halifax, est un petit village d'environ 250 habitants, situé à 21 milles à l'ouest d'Halifax. Le seul moyen de subsistance des habitants est la pêche.

Pendant l'exercice 1913-14, le ministère a construit un quai en caissons et travées, de 121 pieds de longueur, 25 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 15 pieds. La dépense pour cet ouvrage a été de $4,321.42.

Un prolongement du quai dont le coût est estimé à $4,000 est demandé.

L'ouvrage fut commencé en août 1913 et suspendu le 6 janvier 1914.

THE SQUAM.

The Squam, comté de Lunenburg, est un chenal entre l'île Moser, au sud, et l'île Wolf, au nord, du groupe d'îles La-Have, à environ 14 milles au sud de la ville de Bridgewater.

Afin d'abréger la route pour les pêcheurs, 2,500 verges cubes de vase ont été enlevées à la main, pour faire un chenal de 4 pieds à mer basse.

L'ouvrage fut fait du 25 septembre au 23 octobre, au coût de $499.47.

THE THRUM.

Upper-Port-LaTour, dans le ocmté de Shelburne, est un petit établissement de pêche situé sur les rives du havre Negro, à 7 milles de Port-Clyde. La pêche est à peu près la seule industrie et environ 25 hommes y sont engagés. Le Thrum est une petite butte qui se trouve à environ 800 pieds du rivage principal avec lequel elle est reliée par une grève de pierre et de gravier. Dans les années passées, le côté nord de cette grève a servi de havre pour les bateaux des pêcheurs, mais elle s'est graduellement aplanie et détériorée par la mer. L'effet des vagues sur cette grève devint si grave que la protection qu'offrait ce petit havre aux pêcheurs était ménacée de destruction. A cause de cela, le ministère, au cours du présent exercice, a fait construire une levée de protection s'étendant sur chaque côté de cette grève, on a dépensé $1,521.19 pour ces travaux.

L'ouvrage a été commencé le 15 août et complété vers le 22 novembre 1913. Pendant l'hiver un amoncellement extraordinaire de glace flottante endommagea cette levée de protection et la somme de $125 (incluse dans le montant ci-dessus mentionné) a été dépensée dans le mois de février pour réparer ces travaux. Ceux-ci ont une longueur de 844 pieds sur 6 pieds de hauteur. Cette levée de protection a la forme d'une forte clôture et consiste en un mur continu de madriers de 4 pouces sur une hauteur de 6 pieds au-dessus de la surface de la grève et s'étendant sur toute la longueur. Ces madriers sont attachés avec des fiches de 9 pouces à des poteaux de 8 pouces enfoncé à 5 pieds dans la terre et espacés de 8 pieds sur toute la longueur des travaux. Ces poteaux sont renfoncés au moyen de liens de 8 pouces reposant chacun sur une semelle enfoncée à 2 pieds dans la vase.

Il y a 8 pieds d'eau aux grandes marées et 5½ pieds aux mortes mers.

THE WHARVES.

The Wharves (Les-Quais), comté de Lunenburg, se trouve à Cherry-Hill. C'est un lieu de pêche sur la côte de l'Atlantique, à neuf milles à l'ouest de Petite-Rivière, et où le mouillage est peu sûr. Cet endroit a une population d'environ 200.

Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $632.98, pour l'achat du bois de charpente destiné à la construction d'un brise-lames dont la dépense devait être imputée sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,959.03, pour commencer la construction de ce brise-lames. On a exécuté un tronçon d'une longueur de 20 pieds, d'une largeur de 20 pieds et d'une hauteur moyenne de 6 pieds. En outre, on a acheté le bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1913-14.

En 1913-14, un montant de $1,499.76 a été dépensé pour l'achèvement du quai commencé l'année précédente; on a construit un ouvrage de 60 pieds de longueur et on l'a joint à la partie construite. L'ouvrage terminé mesure 255 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et environ 10 pieds de hauteur.

Les travaux furent commencés en octobre et terminés le 17 décembre 1913.

TROUT-COVE.

Trout-Cove, comté de Digby, se trouve sur la côte de la baie de Fundy du col de Digby-Neck, à mi-chemin entre le goulet de Digby et Petite-Passe. Ce canton, à l'anse même, se nomme Centreville, et compte environ 400 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture. On trouve ici une fabrique pour mettre en boîte la morue fumée et le hareng salé et fumé, laquelle fait de grandes affaires.

Un brise-lames fut commencé en 1856 en ce lieu par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial. Cet ouvrage fut prolongé par le ministère en 1876, et depuis cette date, plusieurs petites sommes ont été employées pour réparations et son prolongement, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-1912.

La mer marne ici de 23 pieds.

En 1912-1913, on a dépensé la somme de $7,801.17, pour réparer une brèche dans le vieux brise-lames qui avait été faite par les fortes tempêtes de l'hiver de 1909-1910; ces réparations ont consisté dans le renouvellement de la partie détruite du brise-lames au moyen d'un ouvrage en encaissement de bois indigène, de 190 pieds de longueur, de 21 pieds de largeur et de 12 à 18 pieds de hauteur.

Dans l'intention de construire un nouveau brise-lames, le ministère, en avril 1912, a passé un marché avec MM. McKay Frères, de Sydney, N.-E., représentant la *Norfolk Creosoting Company,* de Virginie, les chargeant de la livraison de 520,000 pieds m.p. de bois de pin créosoté pour le prix de $54.75 le M transporté à pied d'œuvre. La première cargaison, contenant 460,000 pieds m.p. a été livré à Trout-Cove le 17 août 1912, et on attend en avril la seconde cargaison de 60,000 pieds m.p.

Au commencement d'août, on a passé un marché avec M. E. Reid, le chargeant de la construction du nouveau brise-lames pour le prix de $44,500, le ministère se chargeant de fournir le bois créosoté. Commencés le 8 août 1912, les travaux ont été suspendus à la fin de novembre.

Depuis cette date, l'entrepreneur a transporté à pied d'œuvre une quantité considérable de bois et de pierres de lest, et à la fin de l'exercice (le 31 mars 1913), la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés sur l'emplacement par l'entrepreneur, s'élevait à $8,450.

Au 1er avril 1913, l'ouvrage fut continué et durant l'année jusqu'au 30 septembre, des décomptes progressifs au montant de $36,270 ont été payés à l'entrepreneur sur le prix total du contrat de $44,500. En automne, les travaux furent arrêtés comme de coutume et l'ouvrage laissé en sûreté pour l'hiver, l'entrepreneur devant reprendre l'ouvrage au printemps de 1914.

L'ouvrage a été poussé avec soin et diligence et d'une manière économique; lorsqu'il sera complété, il aura les dimensions suivantes:

	Pieds.
Longueur de la structure principale, mesurée au centre en dehors des pièces du garde-lames jusqu'au bout du plancher près du rivage	560
Longueur de l'aile, mesurée au centre en dehors des pièces de couronnement jusqu'en dehors du garde-lames	191
Largeur de l'ouvrage (structure principale) au sommet	30
Largeur de l'aile, au sommet	32
Hauteur, de 5 à 45 pieds.	

Jusqu'à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse des grandes marées, l'ouvrage sera construit en bois de pin créosoté, de 10 x 10 pouces; le reste de l'ouvrage sera en pièces de bois rond.

En plus d'un hangar pour le fret et une salle d'attente, le brise-lames sera pourvu d'une rampe et d'escaliers sur le côté du havre pour décharger le fret et pour la commodité des passagers au montant et au jusant de la marée.

Les grandes marées montent de 23 pieds.

On a dépensé la somme de $502.49 pour enlever quelques galets de roc qui obstruaient le bassin d'amarrage du bateau le long du nouveau brise-lames actuellement en construction.

Une autre somme de $80.77 a été dépensée pour faire des réparations urgentes au vieux brise-lames.

VICTORIA-BRIDGE.

Victoria-Bridge, comté de Cap-Breton, est situé à l'extrémité sud du lac Mira, à 26 milles environ, à l'intérieur, de l'embouchure de la rivière Mira, et à 13 et 21 milles, respectivement, en haut des ponts Albert et Marion, qui sont tous deux des ponts tournants.

Pendant la saison d'été, un petit steamer transporte des passagers et du fret; il sert aussi à remorquer les chalands chargés de charbon et de marchandises, lorsqu'il monte dans la rivière; ces mêmes chalands redescendent ensuite chargés de bois. Comme le débarquement des passagers et des marchandises offrait beaucoup de difficultés, et qu'il était très coûteux et parfois presqu'impossible, il fut décidé de construire un quai, et, en 1913-1914, la somme de $881.95 a été dépensée en ouvrage à la journée pour ériger un quai à pile et travée, de 90 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, se prolongeant jusqu'à une profondeur de 9 pieds à la marée basse.

WALTON.

On désigne par Walton, dans le comté de Hants, l'embouchure de la rivière la Tête, qui se jette dans le havre de Minas, rive sud, baie de Fundy, à environ 14 milles au nord-est de Cheverie, situé à l'embouchure de l'Avon. Le village de Walton, qui se trouve sur la rive nord-est du fond du havre, compte une population de 500 âmes. On y exploite le gypse, qui est très commun aux environs et dont on expédie de 5,000 à 10,000 tonnes chaque année aux Etats-Unis. On expédie aussi de deux à cinq millions de pieds de bois annuellement.

En 1891, le ministère construisit, pour protéger le havre, un môle qui a coûté, à l'entreprise, la somme de $6,170. L'ouvrage a 250 pieds de longueur, 22 pieds de largeur au sommet et 28 pieds de hauteur à l'extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 24 pieds aux grandes marées.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $176.19 pour réparer la tête de l'ouvrage qui avait été abordée par un remorqueur et endommagée.

Pendant l'exercice financier de 1913-14, la somme de $1,000 a été dépensée en réparations générales au brise-lames. On a démoli et remplacé avec de nouveaux matériaux, le rang des longrines et des traversines du sommet. Tout le brise-lames a été recouvert d'un plancher neuf et on a posé des pièces de garde et des défenses nouvelles sur le côté intérieur.

Un quai à piles et travées, de 400 pieds de longueur par 25 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de 25 pieds, a été commencé par l'entrepreneur Albert Parsons, à qui on a adjugé le contrat pour la somme de $14,400. Les dépenses brutes ont été de $6,356.25.

Les travaux commencés au mois d'août ont été complétés le 9 décembre 1913.

WASHABUCK-CENTRE.

Washabuck, comté de Victoria, est situé sur le côté sud de l'extrémité est du chenal de Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or; il s'étend environ 6 milles le long du rivage. Comme son nom l'indique, Washabuck-Centre se trouve au centre du district.

Dans le but de faciliter le trafic des produits agricoles et le bétail du district, le ministère adjugea, le 6 avril 1903, un contrat au montant de $5,860 pour la construction d'un quai en cet endroit.

Ce quai fut commencé le 1er juillet 1903, et complété d'une manière satisfaisante le 9 septembre suivant. Il comprend des piles et des travées, d'une longueur totale de 218 pieds de longueur, se prolongeant jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, par une largeur de 20 pieds, et avec un "L", de 20 x 20 pieds, à son extrémité extérieure. Ce quai est relié au chemin public par une chaussée de 112 pieds de longueur, par 20 pieds de largeur, ayant une clôture de chaque côté. Les piles et la culée près du rivage sont construites en caissons de bois à parements ouverts, avec une substructure en bois créosoté; les deux piles du large sont lambrissées à joints clos sur les faces extérieures.

En 1908-09, la somme de $199.98 a été dépensée pour exhausser les pièces de garde à une hauteur de 20 pouces sur la pile extérieure du côté du chenal, et autour des coins extérieurs, sur une distance de 10 pieds. On a aussi fait quelques légères réparations à la culée du quai près du rivage.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $99.68 pour mettre des madriers neufs aux endroits requis sur le plancher; 2,400 pieds m.p. de madriers de 3 pouces ont été employés dans ces réparations.

WEST-BACCARO.

West-Baccaro, dans le comté de Shelbourne, est situé à environ 3 milles à l'ouest du village de Port-Latour et a une population d'environ 400 habitants qui vivent pour ainsi dire tous de l'industrie de la pêche. C'est un des endroits les plus orageux de la côte, et en 1903-04, afin de faire d'un étang peu profond un havre pour les bateaux, le ministère a construit une digue de protection en caissons, de 1,055 pieds de longueur, le long de deux côtés de l'étang, laissant un chenal à l'extrémité intérieure pour une entrée; ce chenal avait 225 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur.

L'ouvrage en caissons ainsi construit a 8 pieds de largeur au sommet et de 4½ à 12 pieds de hauteur Au cours de l'exercice 1910-11, la somme de $1,954.12 a été dépensée pour prolonger ce brise-lames à son extrémité du nord, de sorte que ce prolongement pourrait servir de quai aux petits steamers naviguant sur ces côtes. Ce prolongement, construit pendant cet exercice, a une longueur de 120 pieds et consiste en une structure continue; les premiers 100 pieds ont une largeur de 8 pieds et les autres 20 pieds une largeur de 200 pieds.

Au cours du dernier exercice, on a dépensé la somme de $1,231.38 pour construire un autre prolongement au nord, de 40 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur et à une hauteur de 21 pieds au bout du large. Ces travaux consistent en un caisson continu de pièces de bois ronds, rempli de pierre jusqu'au sommet et avec un plancher ordinaire. De plus, l'entrée a été creusée davantage au coût d'environ $150. L'ouvrage a été commencé vers la mi-septembre et complété vers le 10 décembre 1913.

Il y a 8½ pieds aux grandes marées et 5½ pieds aux mortes mers.

WEST-BERLIN.

West-Berlin, dans le comté de Queen, est un village d'environ 300 pêcheurs qui s'occupent aussi un peu de l'agriculture. Ce village est situé à environ 8 milles au nord-est de Liverpool. En 1900, des travaux de protection ont été construits le long de l'extérieur de la grève, à l'entrée du petit havre. Au cours du dernier exercice, on dépensa la somme de $399.93 pour réparer ces travaux et y ajouter 30 pieds, afin d'empêcher l'obstruction de l'entrée par des cailloux déposés par les vagues autour du bout des vieux travaux. L'ouvrage a été commencé le 18 mars et complété le 31 mars 1914. On s'était procuré les matériaux dans l'automne, mais à cause du temps orageux qui sévit jusqu'à tard dans la saison, on a jugé qu'il était mieux de remettre au printemps le commencement des travaux.

Environ 30 billots longitudinaux ont été remplacés ainsi que 12 défenses; on a construit le prolongement en caisson mentionné plus haut, de 30 pieds de longueur et 6 pieds de largeur au sommet avec le fruit ordinaire; on a aussi remplacé environ 100 tonnes de lest qui avait été enlevé des caissons, les années précédentes, par la glace et les tempêtes.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées, et 5 pieds, aux mortes mers.

CHEZZETCOOK-OUEST.

Chezzetcook-Ouest, comté de Halifax, se trouve sur la rive ouest de l'anse de Chezzetcook, situé à environ 16 milles de Halifax. Ce havre a de ½ à ¾ de mille de largeur à son entrée; il s'avance dans les terres sur une longueur de 5 milles, et il reçoit au fond le tribut de plusieurs petits lacs. Le village de Chezzetcook compte de 700 à 1,000 habitants, disséminés le long de la rive ouest du havre. Le havre proprement dit, qui a une largeur moyenne d'un mille, est peu profond, et à basse marée la grève, composé de sable et de vase, reste à sec sur une grande étendue. Dans cette grève, il y a, cependant, une petit chenal étroit et tortueux qui se rend jusqu'au fond de l'anse, avec une profondeur d'eau de 6 à 8 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Les bateaux de pêche, goélettes et autres petites embarcations, entrent en grand nombre dans l'anse. Pour empêcher l'engorgement graduel de l'entrée du chenal par l'accumulation du sable, le ministère, en 1892, y construisit à forfait, pour le prix de $11,160.97, un brise-lames ou môle. Le but de cet ouvrage était de créer des contre-courants de fond pour creuser l'entrée du chenal; il a été construit dans la direction de l'ouest à partir de l'extrémité sud des îles Conrods, qui constituent le côté ouest du chenal d'accès ouest au havre. La largeur du chenal en ce lieu, entre deux pleines mers, est de 1,500 pieds; par conséquent, sa largeur n'est maintenant que de 600 pieds entre l'extrémité du brise-lames et la ligne de la haute mer. Ce retrécissement du chenal a eu pour effet de créer un fort courant à l'heure du jusant et du flot, courant qui affouilla le long de la façade de l'ouvrage, à tel point que l' " L " sur toute la longueur s'affaissa de 4 à 6 pieds, et le corps de l'ouvrage, sur une longueur de 900 pieds vers le large, s'affaissa de 2 à 4 pieds. Cet affouillement nécessita la pose d'un épaulement en fascines et en pierres contre les deux côtés de l'ouvrage. Ce brise-lames a une longueur de 1,100 pieds, dont un tronçon de 900 pieds est à angle droit du chenal et dont le reste de l'ouvrage en forme d' "L" se trouve parallèlement au chenal. A l'extrémité sud de l' " L ", on a établi un caisson carré de 30 x 30 pieds qu'on a revêtu jointivement au moyen de pièces de bois de 5 pouces d'épaisseur disposées verticalement. Le reste de l'ouvrage est en encaissement ordinaire à claire-voie, à talus de 1 dans 5, et chargé de pierres et dont la largeur au couronnement est de 15 pieds. Entre 1895 et 1910, on a dépensé plusieurs petites sommes pour réparations. En 1911, le ministère a dépensé la somme de $836.15 pour réparer la partie extérieure du brise-lames. On a de plus dépensé la somme de $980.75, pour la construction en enrochements et en terre d'une chaussée d'accès au quai public établi sur la terre ferme du côté ouest du havre et pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage pendant l'exercice 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $600.51 pour achever les réparations du brise-lames, et la somme de $1,119 pour achever la construction du quai commencé pendant le dernier exercice.

Les réparations du brise-lames ont consisté dans l'exhaussement de 2 pieds de la partie d'un tronçon de l'extrémité extérieure de l'ouvrage, dans le renouvellement des défenses, des longerons et du plancher, et dans les réparations en général.

Le quai a une longueur de 110 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 8 à 20 pieds. Les dimensions de l' " L " sont de 25 à 30 pieds, sur une hauteur de 20 pieds, la chaussée d'accès au quai a 100 pieds de longueur et 25 pieds de largeur.

En 1913-14, on a dépensé un montant de $999.76 pour réparer le brise-lames; on y a posé 25 nouvelles pièces de lambrissage et 60 nouvelles défenses. Le brise-lames

a été exhaussé de 2 pieds sur une longueur de 445 pieds et une largeur de 15 pieds, avec de nouveaux matériaux, et recouvert avec le vieux plancher.

L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé le 27 octobre 1913.

WEST-DOVER.

West-Dover, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs situé sur le côté de l'Atlantique, 38 milles à l'ouest d'Halifax, juste à l'est de l'entrée de la baie Sainte-Marguerite et dont la population est d'environ 400.

En 1913-14, le ministère a employé $2,131.86 pour la construction d'un quai en caissons de bois indigène de 65 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur moyenne.

Les travaux ont été commencés en octobre et terminés le 8 décembre 1913.

WESTERN-SHORE.

Western-Shore, comté de Lunenburg, se trouve sur la baie Mahone, à 9 milles au sud-ouest de Mahone, à 3 milles à l'est de la rivière Martin, et à 1 mille à l'ouest de Gold-River. C'est une station du chemin de fer *Halifax and South Western.* Ce lieu compte environ 200 habitants, disséminés le long des rives de la baie Mahone et qui s'occupent principalement de l'agriculture et de l'exploitation du bois de commerce. Plusieurs d'entre eux s'occupent de la pêche sur les bancs.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $808.69, pour la construction d'un abord au quai projeté en ce lieu. La longueur de cet abord est de 67 pieds, sa largeur 20 pieds et sa hauteur de 9 pieds à l'extrémité extérieure.

En outre on a dépensé $1,982.25, pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage en 1913-14.

En 1913-14, une somme de $2,989.96 fut dépensée pour la construction du quai. Cet ouvrage mesure 380 pieds de longueur; 20 pieds de largeur, et a un " L " de 50 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 18 pieds.

L'ouvrage fut commencé en juin et terminé en octobre 1913.

WEST-HEAD.

Cette pointe de terre est la partie la plus à l'ouest de l'île Cap-Sable et est située à environ 2 milles de Clarks--Harbour. Cet endroit est à l'extrémité sud-ouest du passage Barrington et est un centre de pêche important. A cause de sa situation, c'est le point d'escale le plus commode et le plus facile des steamers côtiers qui font escale aux plusieurs petits ports de l'île. Etant exposé, à raison de sa position, un quai brise-lames était les seuls travaux capable de faciliter le chargement des bateaux et de protéger en même temps les bateaux ou vaisseaux chargés ou mouillés le long de ses côtes. Ces travaux ont été construits entre 1907 et 1908. Ils sont composés d'un remblai en roche de 100 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur au sommet, et d'un ouvrage en caisson continu de 247 pieds de longueur, les premiers 207 pieds ayant une largeur de 20 pieds au sommet et les autres 40 pieds, 50 pieds de largeur. Il y a 28 pieds d'eau à l'extrémité extérieure.

Au cours du dernier exercice on dépensa $1,872.44 pour construire un parapet le long du devant de ce quai et pour se procurer les matériaux nécessaires au prolongement de 20 pieds de la tête du quai. L'ouvrage a été commencé le 27 octobre et cessa le 28 novembre 1913. Le parapet a été construit de pièces de bois de 12 pouces carrés, à 6 pieds au-dessus le sommet du quai et sur la face extérieure et est supporté par des pilotis de 14 peids de longueur, à tous les 5 pieds de la longueur. Les matériaux pour le prolongement ont aussi été achetés mais la saison étant avancée, on a remis la construction à plus tard.

Il y a 12 pieds d'eau aux grandes marées et 9 pieds aux mortes mers.

WESPORT.

Wesport, comté de Digby, village prospère d'environ 700 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture, est situé à l'extrémité nord-ouest de l'île Briar, sur le côté sud-est de Grande-Passe, à 40 milles au sud-ouest de Digby-Gut. L'industrie de la pêche en ce lieu a une valeur annuelle de $300,000 à $400,000. Wesport est un port d'escale où s'arrête le vapeur qui fait le service régulier entre Saint-Jean, Yarmouth et les autres ports de la baie de Fundy.

En 1911-12, le ministère a dépensé la somme de $16,770, pour la construction à forfait d'un quai sur pilotis en ce lieu. L'ouvrage a 396 pieds de longueur et il est pourvu d'un "L" dont la face a 75 pieds de longueur et où l'on trouve une profondeur d'eau de 12 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires.

Sur le côté sud du quai, se trouve une cale de 10 pieds de largeur, à pente de 1 dans 9, et se terminant par une plate-forme établie de niveau, sur une longueur de 20 pieds, à une hauteur de 5 pieds au-dessus des basses eaux des grandes marées ordinaires. A l'angle de l'"L", on a érigé un bâtiment de 31 x 19 pieds aménagé en entrepôt et salle d'attente. Les pilotis de fondement de la partie extérieure de l'ouvrage sur une longueur de 225 pieds, sont en bois de pin de la Virginie, imprégné de 14 livres de créosote par pied cube. Tous les pilotis de fondement du reste de l'ouvrage sont de bois indigène. Les chapeaux, les entretoises, les solives et les pièces de garde, sont en bois de pin de la Georgie.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $467.88, pour la construction d'une escarpe ou parapet en madriers de 5 pouces sur la face extérieure de l'ouvrage, et d'une rampe à l'angle de l'"L".

En 1913-14, une somme de $19.09 a été dépensée pour construire et placer une échelle sur la façade du quai, afin de permettre de débarquer des steamers et autres vaisseaux à la marée basse.

PUBNICO-OUEST.

Pubnico-Ouest, comté de Yarmouth, est situé à trente milles au sud-ouest de Yarmouth. Cette baie a environ huit milles de long de son entrée à son fond, dans la direction nord-sud (absolue), et de trois quarts de mille à un mille et demi de largeur.

En 1885-6-7, le ministère a fait construire un quai sur la côte ouest de ce havre, à environ trois milles de son entrée. La construction comprend une chaussée d'accès en pierre et gravier, de 285 pieds de longueur, à laquelle aboutit un quai de 230 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 10 à 14 pieds de hauteur.

Entre 1908 et 1913, on a dépensé plusieurs sommes en ce lieu, pour réparations, réfections et prolongements.

En 1913-14, le ministère a dépensé la somme de $1,400 pour renouveler le plancher du quai sur une longueur de 100 pieds, y compris les solives, les madriers et les pièces de couronnement. L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante.

WEYMOUTH.

Weymouth, le deuxième village important dans le comté de Digby, compte 1,600 âmes. Il est situé sur la rivière Sissiboo, à environ 3 milles de distance de l'embouchure. C'est un lieu important sur le *D. A. Ry.*, à 170 milles d'Halifax, à 20 milles au sud-ouest de Digby et à 47 milles de Yarmouth. Un bateau faisant le service entre Saint-Jean et d'autres ports intermédiaires y fait escale une fois par semaine.

En 1913-14, la *Halifax Dredging anr Construction Co.*, a continué son contrat de l'année dernière et a enlevé avec sa drague à cuiller *Ferguson* 58,697 verges cubes de sable, gravier et vase, mesure de chaland, pour élargir le chenal à l'embouchure de la rivière, jusqu'à une largeur de 100 pieds et une profondeur de 8 pieds à l'eau

basse des grandes marées. L'ouvrage fut commencé le 2 mai et terminé le 13 octobre 1913. Ce dragage avait pour but d'améliorer le chenal afin de permettre aux grands vaisseaux de venir se charger de bois pour l'Amérique du Sud, aux quais situés immédiatement au-dessous du pont.

WHITE-POINT.

White-Point, est une colonie située à environ 6 milles à l'ouest de Liverpool, dont la population d'environ 300 à 400 habitants s'occupent presque tous de la pêche. Il y a environ 30 ans, le ministère construisit un brise-lames en ce lieu. Mais l'ouvrage n'était pas assez élevé pour protéger l'intérieur dont les pêcheurs se servent pour le débarquement. Ce brise-lames a été réparé pendant le dernier exercice, mais à cause des conditions générales on a jugé qu'il ne pourrait pas tenir beaucoup plus longtemps. On a décidé, qu'en reconstruisant ces travaux il serait mieux d'employer des matériaux durables.

Au cours du dernier exercice, la somme de $3,803.31 a été dépensée pour construire un brise-lames en ciment et en pierre, semblable à ceux de Summerville, Hunt's-Point et d'autres endroits le long de ce rivage. Une fois complétés, ces travaux auront 15 pieds de largeur au sommet et 160 pieds de longueur, avec des courts abords de 35 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur; les dits abords appartiennent au vieux brise-lames. On a commencé l'ouvrage le 23 juillet et on l'a termnié le 17 décembre 1913. Une longueur de 104 pieds du brise-lames a été construit; les autres 56 pieds sont à construire. Le mur intérieur est pour ainsi dire d'aplomb, tandis que le mur extérieur a une inclinaison de ½ dans 1.

Il y a 7 pieds d'eau aux grandes marées, et 5 pieds, aux mortes mers.

WHITE-COVE.

White-Cove, comté de Digby, est un établissement de 200 à 300 habitants qui s'occupent principalement de pêche et d'agriculture; il est situé sur le bord de la baie Sainte-Marie, environ 5 milles au sud de Weymouth.

En 1903-04, le ministère dépensa une somme de $1,839.66 pour prolonger et réparer un vieux quai en caissons.

La nouvelle pile a 38 pieds de hauteur; elle est solidement construite en caissons de bois rond. Les 100 pieds suivants en allant vers le rivage, furent aussi défaits et reconstruit, et le quai, sur sa longueur entière, 260 pieds, fut nivelé avec du gravier.

Depuis 1904 à 1912, plusieurs montants d'argent ont été dépensés pour divers ouvrages au quai de White-Cove, dont les détails se trouvent dans le rapport du ministère pour 1911-12.

En 1913-14, on a commencé la construction d'un brise-lames détaché pour servir de protection. L'ouvrage, qui est complété d'une manière satisfaisante, a 70 pieds de longueur, 30 pieds de largeur au sommet, et de 18 à 21 pieds de hauteur. Ce brise-lames est solidement construit en bois indigène, rempli de lest et pourvu d'un parapet ou garde-lames, de 4½ pieds de hauteur, sur la façade du large.

Dépense totale pour ce dernier ouvrage: $3,934.65.

WHITEWATERS.

Whitewaters, comté de King, est un petit village de 200 à 300 habitants qui s'occupent de l'agriculture et de l'industrie du bois de construction; il est situé sur le côté est du bassin Minas, à environ trois quarts de mille au sud du cap Blomidon, et à dix milles au nord-est du village de Canning.

En 1897-1898, le ministère a construit un quai public en ce lieu, à piles et travées pour le prix de $4,000. L'ouvrage a 285 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et il

est pourvu d'un "L" de 35 pieds de longueur à l'extrémité du large, où l'on trouve une profondeur d'eau de 7 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

La mer marne ici de 40 pieds.

Entre 1901 et 1913, on a dépensé quelques sommes pour réparations et réfections, dont on trouvera tous les détails dans le rapport annuel de 1912-1913.

En 1913-1914, la somme de $149 a été dépensée pour la construction d'un petit caisson afin de protéger les abords du brise-lames près du rivage. Ce caisson a 20 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur. L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante.

WHITNEY-PIER.

Whitney-Pier, comté de Cap-Breton, est un grand centre manufacturier, où plusieurs personnes ont leurs résidences, et qui se trouve à l'extrémité nord et en dedans des limites de la ville de Sydney. La *Dominion Coal and Steel Company* a établi en ce lieu ses quais d'expédition et autres installations, et on y trouve aussi les installations de plusieurs autres industries. En 1908-9-10, le ministère a construit un quai public à Whitney-Pier, pour l'usage du district, de 620 pieds de longueur et atteignant 6 pieds d'eau de profondeur à basse mer. On se proposait à l'origine d'étendre ce quai jusqu'à une profondeur d'eau de 11 pieds à basse mer; mais on a craint que prolongé plus au large, il ne pourrait pas supporter l'action de la débâcle le printemps, et on se décida de creuser un chenal d'accès au quai à partir du maître-chenal. à une profondeur d'eau de 11 pieds à basse mer, et le 10 juillet 1912, on a passé un marché avec la *Coastal Dredging and Construction Co., Ltd.*, de Sydney, chargeant cette compagnie de l'exécution des dragages en ce lieu.

La drague *Cadeco*, de cette compagnie, a commencé ses opérations le 9 juillet, pour les poursuivre en forfait jusqu'à leur achèvement le 20 août, et pendant cette période la drague a enlevé 25,006 yards cubes de sable, de gravier, de tuf et une couche de roches, cubés à chaland, sur le prix de 34 centins par verge cube, et de 20 centins par verge cube pour remorquage supplémentaire, et en outre, la drague a éjecté 650 verges cubes de sable et de tuf à 22$\frac{2}{3}$ cents par verge; mais on s'est buté au roc solide, et l'on n'a pu atteindre la profondeur déterminée que jusqu'à environ 50 pieds de l'extrémité du quai.

L'ouvrage fait couvre une superficie d'environ 260 pieds de longueur et une largeur moyenne d'environ 325 pieds.

Le trafic toujours augmentant fut cause que l'on décida, non seulement de terminer le chenal de 11 pieds commencé en 1912-1913, mais d'augmenter toute la profondeur du chenal à 16 pieds, à mer basse.

La drague du gouvernement, *Cap-Breton*, y a commencé le travail le 27 octobre 1913, et l'a continué jusqu'au 27 novembre suivant, lorsqu'il fallut suspendre les opérations pour l'hiver. Pendant cette période, la drague a enlevé 10,075 verges cubes. mesure de chaland, de sable, de glaise et de roc mobile. L'ouvrage fait consiste dans le dragage à une profondeur de 12 pieds à mer basse, jusqu'à 15 pieds de l'extrémité extérieure du quai, aussi du dragage sur le côté sud-est de l'extrémité extérieure, une distance de 100 pieds vers l'intérieur par 80 pieds de largeur, et le creusage d'un chenal de 16 pieds à mer basse, de 42 pieds de longueur et de 60 pieds de largeur sur le côté sud de l'ouvrage projeté.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, est un village de la côte nord de la baie du même nom, à l'extrémité du chenal Saint-Patrice, l'un des bras du lac Bras-d'Or.

En 1897-1898, on y a acheté un quai particulier, ainsi qu'un entrepôt et le chemin d'accès du quai entre celui-ci et la route publique. En 1898-1899 et 1899-1900, on a

réparé et prolongé cet ouvrage. Actuellement, il a 228 pieds de long, est en pierre sur une longueur de 144 pieds, 21 pieds de largeur et est en pilotis sur une longueur de 84 pieds; cet ouvrage en pilotis a 25 pieds de largeur sur une longueur de 59 pieds, et 60 pieds de largeur sur une longueur de 24 pieds à son extrémité vers le large. L'ouvrage en pilotis a été établi sur les restes d'un ancien quai à piles et travées.

Pendant 1902-3-4-5 et 1907-1908, les dépenses ont été faites pour de légères réparations au quai, à l'entrepôt et à l'abord.

Pendant l'exercice 1910-1911 on a dépensé $2,398.11 pour l'achèvement presqu'au complet de la tête du quai, établie sur pilotis, de forme triangulaire, et qui a 78 pieds de long sur la face du chenal et 83 pieds en continuation de l'ouvrage, et pour renouveler de plus un musoir sur pilotis qui était dans un état délabré. La profondeur d'eau le long de la face du chenal est de 12½ pieds au niveau des basses eaux du lac.

Sur le montant voté en 1911-1912, à savoir: $565.90, on a dépensé $494.13 en ouvrage à la journée pour compléter les travaux en voie de progrès durant l'année précédente.

On a posé environ 2,000 pieds de madriers sur le plancher, 18 défenses en pilotis, 2 poteaux d'amarrage et 3,000 pieds m.p. de bois pour des blocs.

En 1913-1914, la somme de $522.80 a été dépensée pour réparer la chaussée d'accès en pierre, le vieil entrepôt, et pour construire un petit hangar à marchandises, de 10 x 12 pieds, à l'extrémité du quai. On a aussi construit, sur le côté ouest de l'extrémité intérieure du quai, un débarcadère pour les yachts à moteur.

Dragage.

Le quai de cet endroit baigne dans 10 pieds d'eau à mer basse et est utilisé par deux bateaux subventionnés par le gouvernement et par un nombre de goélettes transportant du charbon, du bois et des produits agricoles. L'un des deux bateaux fait trois voyages par semaine entre cet endroit et Sydney, en passant par les ports du lac Bras-d'Or et l'autre arrête chaque semaine, au cours de son voyage entre Halifax et Sydney.

La profondeur d'eau en avant du quai ayant été trouvée insuffisante pour les besoins du port, il fut décidé de l'approfondir à 13 pieds, à mer basse, sur une longueur et une largeur de 100 pieds, et de creuser un bassin de 300 par 300 pieds, avec un chenal de 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. Un contrat fut accordé à la *Atlantic Dredging Co., Ltd.,* de Louisbourg, pour le dragage de 27,000 verges cubes, mesure de chaland, à 19 centins par verge.

Le 25 septembre 1913, la drague *Pepperell* commença le travail et le termina le 6 novembre suivant, après le dragage de 27,058 verges cubes de vase, au coût de $5,141.02. On découvrit l'existence d'un banc à l'extérieur du chenal dragué, où il y avait moins de 13 pieds d'eau à mer basse, et un marché fut fait avec la *Atlantic Dredging Co.* pour un prolongement du chenal de 13 pieds à mer basse, sur une distance de 700 pieds, ce qui nécessitait le dragage de 11,800 verges cubes, mesure de chaland.

La compagnie reprit les travaux le 21 novembre et les discontinua le 19 décembre 1913, après avoir dragué le montant voulu. L'ouvrage n'était pas tout à fait terminé, mais la glace arrêta le travail.

WINDSOR.

Windsor est l'un des ports les plus importants de la Nouvelle-Ecosse. Cette ville est située sur la rivière Avon, à la tête du Bassin des Mines. Les industries emploient environ 400 personnes, et environ 100,000 tonnes de plâtre manufacturé sont expédiées annuellement. Population, environ 3.000 habitants.

Afin de faire des lits pour les vaisseaux et de maintenir une profondeur de 20 pieds en avant des quais, 4,200 verges cubes de vase ont été draguées du 4 août au 25 septembre, au coût de $2,520. Ce dragage a été fait à la main.

WOODS-HARBOUR.

Woods-Harbour, dans le comté de Shelburne, est un établissement d'environ 5 milles de longueur, à environ 10 milles à l'ouest du Passage-Barrington. Il a une population de 1,400 habitants. Cette place est divisée entre Upper-Central et Lower-Woods-Harbour. Lower-Woods-Harbour où les travaux ont été exécutés, est la partie principale de l'endroit. Il compte à peu près 5 magasins, 2 églises, une école à trois départements et une salle. Environ 600 personnes sont établies dans cette partie de l'établissement, et à peu près 80 bateaux à moteur fréquentent le havre; leur valeur est d'environ $2,500. Il y a aussi 2 petits steamers et 3 goélettes variant de 80 à 100 tonnes; la valeur des steamers et des goélettes est d'à peu près $30,000. L'ouvrage consiste à enlever un récif dangereux, appelé le rocher Barrel, qui se trouvait dans le centre du chenal, immédiatement au sud du phare du havre. Le récif entier n'a pas été enlevé, mais l'eau au-dessus du sommet du rocher a été approfondie de 4 pieds de sorte que le chenal est maintenant navigable, en tout temps de la marée, pour les bateaux à moteur. L'ouvrage a été commencé le 8 août, et complété le 14 octobre 1913. Durant ce temps, on a enlevé 597 verges cubes de pierre, au coût de $6.60 la verge. Une verge cube de cette pierre équivaut à 2 tonnes, de sorte que le coût par tonne est d'environ $3.30. Les déblais enlevés étaient du granit. Les grandes marées atteignent 11 pieds; les mortes mers, 7 pieds.

YARMOUTH.

Le havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, suit la direction N.N.-E. et S.S.-O. (absolue), et depuis les quais d'en haut jusqu'à l'embouchure de la rivière, il a presque 4 milles de longueur. A la moitié environ de sa longueur et sur une distance d'environ trois quarts de mille, il est protégé contre les vagues de la baie de Fundy par une barre de gravier et de galets, qui relie le Cap-Fourchu, une île ou plutôt une péninsule d'un mille, avec Stony-Point, qui est l'extrémité sud de la terre ferme et forme le côté ouest du havre.

En 1867, on avait remarqué que cette barre se désagrégeait, petit à petit, sous l'action de la mer, et que si l'on voulait conserver le havre il était nécessaire de faire des ouvrages de protection. En conséquence, dans le cours de cette année, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse construisit une structure en encaissement de 200 pieds, à Stony-Point. Entre 1873 et 1875, le ministère des Travaux publics ajouta les 1,000 pieds de construction, pour atteindre Cap-Fourchu. Depuis 1875, le ministère a fait de nombreuses réparations et réfections à cette jetée, dont les détails sont contenus dans le rapport annuel de 1910-11 et de 1912-13.

En 1913-14, la somme de $71.84 a été dépensée pour renouveler environ 1,000 pieds, m.p., de madriers du plancher, et reclouer d'autres madriers.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ANNANDALE.

Annandale, comté de King, est situé sur la rive nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie de Broughton, le quai de cet endroit est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui sont passés sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84. On trouvera la désignation de cet appontement dans le rapport annuel du ministre des Travaux publics de 1906-07 et 1912-13.

La partie mitoyenne du plancher à la tête du quai a été réparée en 1912, et durant la présente année il a été nécessaire de continuer les réparations du plancher dans la partie adjacente vers l'est. Les travaux commencés le 27 novembre ont été complétés le 4 décembre.

Dépense totale: $284.72.

BONSHAW.

Le village de Bonshaw est situé à la tête de la navigation de la rivière Ouest ou Elliot, à environ 15 milles à l'ouest de Charlottetown. C'est le centre d'un district très populeux. Les chemins qui conduisent de Charlottetown au village de Bonshaw sont fort accidentés, et le transport considérable de marchandises qui s'y fait et qui a encore augmenté, surtout depuis l'usage plus fréquent des bateaux automobiles, passait par le vieux pont public afin de pouvoir utiliser un quai de l'autre côté de la rivière; mais ce pont étant devenu défectueux, on l'a remplacé par un pont en acier dont on ne peut pas faire usage pour atteindre le quai.

Afin de pouvoir offrir un débarcadère qui donnera les mêmes facilités de transport que l'ancien pont, le ministère a construit sur la rive est de la rivière, à une courte distance en aval du pont neuf, un petit quai de 40 x 40 pieds. (Voir la description de ce quai dans le rapport du ministère pour 1912-13.)

Cependant, les approches dans les environs du quai, dans la partie supérieure de la rivière, se trouvant obstruées par des bas-fonds, ce qui nécessite de longues attentes pour la marée, on a demandé qu'on y fit du dragage. Durant la dernière saison, on a enlevé par du dragage à bras, environ 1,200 souches, racines, billots et une quantité considérable de vase, etc. Ce dragage a eu le bon effet de faire gagner trois heures de marée. L'ouvrage, commencé le 14 juillet, s'est continué selon que la marée et le temps le permettaient, jusqu'au 30 septembre 1913.

Dépense totale: $367.57.

BELFAST.

Le quai de Belfast, comté de Queen, appelé "quai Halliday", est situé sur la côte sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Ce quai, construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, et passé en 1883 sous le contrôle du gouvernement fédéral, sert, non seulement aux commerçants du district, mais aussi à l'accostage du vapeur qui, trois fois par semaine, fait le voyage entre Charlottetown et les ports de la baie Orwell, etc. On trouvera la désignation complète de ce quai dans le rapport annuel de 1905-06.

Durant la présente saison, du 1er au 31 octobre, la partie ouest du retour ou de la tête du quai a été renforcée par des pilotis et du lest, et l'on a enlevé plusieurs solives et madriers du plancher, etc.

Dépense totale: $341.62.

BELLE-RIVIÈRE.

Le havre de Belle-Rivière, comté de Queen, est situé sur la côte sud de l'île, à environ 4 milles à l'ouest des îles Wood, et à six milles à l'est de l'entrée du havre de Pinette. Ce port avait été aménagé par le gouvernement provincial, plusieurs années avant le Confédération et les travaux en ce lieu comportaient deux brise-lames établis de chaque côté de l'entrée et deux petits quais d'embarquement de marchandises à quelque distance à l'intérieur; mais les facilités offertes au trafic étant considérées insuffisantes, le ministère, à la demande des expéditeurs, des commerçants et des habitants du district, a construit en ce lieu, pendant la saison de 1912-13, un quai de 60 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur sur la rive nord du havre de Belle-Rivière, à une distance de 550 pieds en dedans du brise-lames nord. Pendant la dernière saison, chacun des brise-lames a été prolongé à l'intérieur, sur une distance de 200 pieds, afin de protéger le chenal contre le sable mouvant des battures environnantes.

Les travaux commencés le 23 juillet ont été complétés le 11 novembre 1913, au coût de $3,599.45.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, comté de Queen, est la capitale de la province de l'Ile-du-Prince-Edouard; sa population est d'environ 12,000 habitants. Cette ville est située sur le côté nord de la rivière de l'Est ou Hillsborough, près de sa jonction avec les rivières du Nord et de l'Ouest, formant ainsi un des ports les plus beaux et les plus sûr de l'Amérique du Nord, dans lequel peuvent ancrer les plus gros vaisseaux en nombre considérable. Pendant le temps de la navigation, le port est fréquenté par plusieurs navires employés au commerce étranger ainsi qu'au commerce local. Pendant l'année expirée le 31 mars 1912, 25 steamers étrangers sont entrés dans le port, et 71 ont reçu leur quittance; 521 steamers côtiers sont entrés dans le port et 521 ont reçu leur quittance. Le nombre de voiliers étrangers qui sont entrés dans le havre a été de 564, et 592 ont reçu leur quittance. On a aussi enregistré dans la province environ 149 voiliers et 20 steamers. A la suite de requêtes présentées a uministère démontrant les retards et la perte de temps éprouvés par les vaisseaux à cause du manque de slips dans le port pour les réparer, on a fait un arpentage du site, un rapport a été soumis le 19 mars 1913, concernant la possibilité d'un *Marine Slip* pour des vaisseaux de 3,000 tonneaux, et estimant le coût d'un tel ouvrage à $145,000. Pendant l'été dernier, un deuxième arpentage comprenant des forages, a été fait, et on a choisi le site à l'est du quai Southport, en droite ligne vis-à-vis de la ville. Le terrain nécessaire, comprenant $6\frac{1}{10}$ acres, a été acheté de M. W. Perley Mutch. Des soumissions ont été demandées pour le dragage requis pour faire les approches et les fondations, et le contrat de ce dragage, consistant à enlever 130,000 verges cubes de vase et d'argile, a été adjugé à M. V. T. Bartram, de Toronto, au prix de 28 centins par verge cube, mesurées sur place Les travaux de dragage commenceront probablement à la fin de mai ou au commencement de juin.

Dragage.

La drague *Prince-Edouard*, après être hivernée à Charlottetown et avoir été mise en bon état, a commencé le dragage à "Plant-Line" ou quai "Pickard", le 12 juin, et a cessé de travailler le 8 septembre. On a enlevé 29,375 verges cubes (mesure de chaland) de vase, et formé un bassin d'ammarrage du côté est du quai, sur une longueur de 350 pieds par une largeur moyenne de 95 pieds, avec une profondeur de 18 à 20 pieds d'eau à mer basse des grandes marées sur la partie extérieure. Les 100 pieds intérieurs sont dragués jusqu'au niveau de 14 pieds à l'eau basse des grandes marées. La même drague s'est ensuite transportée au quai "Pownal" pour faire un bassin d'amarrage sur le côté ouest du quai, ayant 375 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, et une profondeur de 18 pieds à l'extrémité extérieure du bassin, et de 11 pieds à l'intérieur. L'ouvrage a été commencé le 9 septembre et complété le 15 octobre. On a dragué 8,950 verges cubes (mesure de chaland) de vase. La drague *Prince Edouard* a continué ensuite jusqu'ici au quai Buntain, Bell & Co., pour faire un bassin d'ammarrage du côté est du quai, sur une longueur de 450 pieds par 40 pieds de largeur, et une profondeur de 19 pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées, à l'extrémité extérieure, et de 12 pieds à l'extrémité intérieure. On a dragué 5,300 verges cubes de vase, entre le 16 octobre et le 8 novembre. La drague s'est ensuite rendue à Mount-Stewart.

La même drague étant de retour le 1er décembre, a été mise en opération sur le côté est du quai de la *Steam Navigation Co.*, jusqu'au 16 décembre. On a dragué 3,800 verges cubes d'argile et de galets, formant un bassin d'ammarrage d'environ 200 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, et donnant une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

La drague *Montague* a commencé, le 23 octobre, au poste d'amarrage du Steamer *Earl Grey* appartenant au gouvernement, sur le côté est du quai de la Marine et Pêcheries, un bassin de 350 pieds de longueur par 80 pieds de largeur et 20

pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées. On a dragué 4,600 verges cubes (mesure de chaland) de déblais; ce bassin d'amarrage a été complété le 3 novembre.

CARDIGAN-RIVER-SOUTH.

Cardigan-River (sud), comté de King, est situé sur le côté sud de la rivière Cardigan, à une petite distance en haut de son entrée dans la baie de Cardigan, et à 1½ mille au nord de Georgetown par terre, ou 6 milles par eau. Le quai de cet endroit fut d'abord construit par le gouvernement provincial, il y a plusieurs années, et lorsqu'il fut devenu hors de service, on le transféra au gouvernement fédéral. Le 28 octobre dernier, le ministère a adjugé un contrat, au montant de $9,637, à l'*Annandale Lumber Co., Ltd.,* pour construire le quai actuel sur une longueur de 315 pieds, avec une tête de quai, de 40 x 70 pieds et deux piles de direction du courant, chacune de 90 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; le tout devant être construit sur une fondation en bois rond et avec une superstructure en bois carré à parements jointifs. Les travaux furent commencés, le 16 février, à la tête du quai de 70 pieds de longueur.

Comme le devis pour le quai ci-dessus mentionné spécifiait que le dragage pour la fondation des piles de direction, les abords, etc., serait fait par le ministère, des instructions furent données d'envoyer la drague *Montague* pour commencer l'ouvrage. Cette drague a été mise en opération le 19 novembre, et lorsqu'au 2 janvier elle fut mise en hivernement, on avait enlevé 4,800 verges des 12,000 verges cubes de déblais qui devaient être draguées. Les déblais comprennent du sable dur, de l'argile calcaire, et quelques débris du vieux quai. On a dragué que sur la superficie requise pour la fondation des piles de direction. Le reste du dragage pour les fondations des abords du quai sera entrepris immédiatement après l'ouverture de la navigation.

CARDIGAN-BRIDGE.

Le village de Cardigan-Bridge, comté de King, est situé à la tête de la navigation sur la rivière Cardigan. En cet endroit se trouvent les quais d'où l'on expédie le surplus des produits de la ferme des districts environnants, qui représentent une somme annuelle de $40,000, et où l'on importe la houille, le bois, la pierre à chaux, les marchandises générales, etc., pour un montant beaucoup plus considérable, environ $70,000 à $75,000. En partant du quai du gouvernement fédéral, connu sous le nom du quai de la *Pointe-Lewis,* à un mille en aval du pont, le chenal est étroit et tortueux, et en certains endroits des battures s'avancent en pointes, de sorte que l'accès aux quais est difficile pour les gros vaisseaux. La drague *Montague* du ministère a été mise en opération pour améliorer ce chenal, du 19 novembre au 5 décembre. On a enlevé 8,300 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de sable. La longueur moyenne de la tranchée est de 1,400 pieds sur une largeur de 40 pieds, avec une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées, ou 15 pieds à mer haute.

Les grandes maréees montent de 5 pieds.

FRENCH-RIVER.

French-River, comté de Queen, est un village situé à la tête de la navigation de la rivière French, qui se décharge dans la rive ouest de la baie New-London. Il est à une distance de 10 milles, par terre, de la station de Kensington sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Le vieux quai, construit en cet endroit depuis une vingtaine d'années, et connu sous le nom de quai Simpson, a été acheté par le ministère pour la somme de $300, et on a commencé sa reconstruction le 16 septembre. Les travaux se sont continués jusqu'au 31 octobre, date de l'achèvement du quai au coût de $2,480.37. Le quai

actuel a une longueur totale de 224 pieds; les 70 pieds du large sont construits avec des pilotis de support, munis de chapeaux, de solives et le tout recouvert en madriers, cette partie a 32 pieds de largeur, tandis que l'autre partie de 154 pieds de longueur a 20 pieds de largeur; elle est construite avec une substructure en bois rond et une superstructure en bois carré avec des parements jointifs, la chaussée sur le sommet de cette dernière partie du quai est couverte de pierres concassées et de gravier.

FRANKLIN-POINT.

Franklin-Point se trouve en dedans du havre de Charlottetown sur la rive ouest de la rivière du Nord près de son confluent avec la rivière de l'Est ou Hillsborough et la rivière de l'Ouest.

Pour offrir des facilités de transport aux habitants qui occupent les emplacements riverains 30, 31 et 32, et ceux de la partie sud-ouest du comté de Queen, on passa un marché le 5 décembre 1912 avec MM. Harvey D. McEwen, Kimble Coffin et Kimble A. Webster, leur accordant pour le prix $24,990 de la construction d'un quai en ce lieu, avec un abord de 40 pieds de longueur et des piles de direction de 110 pieds de longueur.

Les abords du quai sont construits avec une fondation en bois rond et une superstructure en bois carré de 12 x 12 pouces; les piles de direction sont construites entièrement avec des parements jointifs, de 12 x 12 pouces, des longrines et des traversines en bois rond de 12 pouces de diamètre. L'ouvrage est complètement rempli de lest, et la chaussée est couverte de pierres concassées et de gravier, sauf dans les 158 pieds du milieu, formant un plan incliné, où il y a des solives et un plancher en madrier.

Les travaux commencés le 8 mai ont été continués sans interruption jusqu'au 30 novembre, alors qu'ils ont été suspendus pour l'hiver. La partie complète comprend la construction d'environ de tout le quai, sauf la superstructure de la pile nord, où il manque cinq rangs de pièces de parement et du lest; les façades intérieures des piles ne sont pas encore lambrissées, etc.

GEORGETOWN.

Le havre de Georgetown, comté de King, est situé sur la rive sud-ouest de la baie Cardigan, à environ 3 milles de l'île Pannure, à l'intérieur, et c'est un des plus beaux havres que l'on puisse trouver sur la partie sud du golfe Saint-Laurent, à l'exception de Charlottetown, offrant une profondeur d'eau et un mouillage suffisant aux vaisseaux du plus fort tonnage. Les marées cependant n'atteignant que 5 pieds, il n'offre pas sous ce rapport autant d'avantage que Charlottetown; mais d'un autre côté, les banquises ne s'y forment pas aussi à bonne heure l'automne, et disparaissent plus tôt le printemps. Le quai, à cet endroit, connu sous le nom de quai de la Reine et décrit dans le rapport annuel de 1901-1902, a été réparé, du 17 juillet au 2 septembre; ces réparations concernaient le plancher et les solives de plancher des travées, le tassement et l'affouillement de certaines parties de la chaussée. On a aussi posé un nouveau trottoir et un garde-corps sur le mur ouest du quai. Les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante, au coût de $896.37.

Pendant le mois de janvier 1913, la drague du ministère, *Montague,* a travaillé durant une demi-journée le long du quai de A. A. McDonald & Co.; on a enlevé 600 verges cubes de vase; en d'autres temps, du 21 au 23 août, cette même drague a enlevé au même endroit 700 verges cubes de déblais.

GRANDE-RIVIÈRE-SUD.

Le village de Grande-Rivière (sud) est située sur le côté sud de la Grande-Rivière, près de son entrée dans la baie de Richmond.

Le quai de cet endroit a été premièrement construit par le gouvernement provincial, il y a environ 18 ans, afin de faciliter l'expédition des produits du district. Ce quai, assez mal construit, devint en peu de temps hors de service comme place de trafic maritime.

Le ministère, le 20 septembre 1911, a adjugé un contrat de $6,499 à M. Roderick McNeil pour réparer et reconstruire le dit quai. La partie, qui a été faite en 1912, est décrite dans le rapport pour l'exercice financier de 1912-13.

L'été dernier, on a continué les travaux de temps en temps jusqu'à leur achèvement complet le 4 octotbre 1913.

La valeur de l'ouvrage fait pendant le présent exercice financier est de $1,959.

Le quai se prolonge jusqu'au bord du chenal sur des battures, et pour procurer un bassin d'accostage aux vaisseaux il a fallu draguer en quelques endroits. Ce dragage a été fait par le ministère avec la drague *Pownal,* qui du 8 octobre au 7 novembre a enlevé 4,650 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de sable, formant ainsi un bassin d'amarrage, de 200 pieds de longueur par 50 pieds de largeur avec une profondeur de 8 à 10 pieds à l'eau basse des grandes marées.

KIER'S-SHORE, MALPÈQUE.

Le quai de Kier's-Shore, Malpèque, comté de Prince, se trouve sur la rive sud de la baie Richmond, à 7 milles environ de Kensington, village et station situés sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84, et depuis cette époque, il a été tenu en bon état, et amélioré, agrandi, etc., on trouvera les dépenses diverses détaillées aux rapports annuels de 1899-1900, 1906-07 et 1911-12.

Pendant la dernière saison, la drague du ministère *Pownal* a été mise en opération le 13 novembre pour nettoyer la partie extérieure du chenal dragué en 1911 par la drague *Montague:* L'ouvrage a été continué jusqu'au 19 novembre, alors que cette drague a été mise en hivernement à Charlottetown. Pendant ces quelques jours d'ouvrage, on n'a pu enlever que 1,250 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de glaise.

LEWIS-POINT.

Lewis-Point, comté de King, est situé sur le côté nord de la rivière Cardigan, à une courte distance en aval de Cardigan-Bridge, à 6 milles de l'entrée de la rivière dans la baie de Cardigan.

Le quai, en cet endroit, a 575 pieds de longueur; il comprend une culée au rivage de 365 pieds de longueur, deux piles intermédiaires de 35 pieds de longueur chacune, et une pile extérieure de 79 pieds de longueur, avec des travées intermédiaires de 20 pieds de largeur chacune jusqu'à la pile extérieure qui a 35 pieds de largeur.

Dans la partie extérieure du quai, on a réparé le plancher et les solives qui étaient devenus hors d'usage.

Les travaux commencés le 21 octobre ont été complétés d'une manière satisfaisante le 8 novembre, au coût total de $158.22.

LITTLE-SANDS.

Little-Sands, comté de King, est situé sur la rive sud de l'île et la côte nord du détroit de Northumberland, à 8 milles du Cap-Bear, et 4 milles à l'est du havre de Wood-Islands. C'est une petite anse le long de la côte offrant peu d'abri naturel. Dans le but d'accommoder et d'abriter les pêcheurs, et aussi un bon nombre de petits vaisseaux qui font du trafic pendant une partie de l'année entre Little-Sands et l'île de

Pictou, on a fait une exploration de l'endroit au commencement de la saison, et des plans et devis ont été soumis au ministère pour la construction d'un quai. Après s'être procuré le site et le droit de passage de M. Angus McLean pour la somme de $250, le ministère a demandé des soumissions pour un quai en caissons à parements jointifs, en bois de 12 x 12 pouces, de 240 pieds de longueur par 30 pieds de largeur dans une profondeur d'eau de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Un arrêté du Conseil, du 13 janvier 1914, a autorisé l'acceptation de la soumission de MM. Phillips, Mutch et McLean, d'après cette soumission basée sur des prix d'unités le quai devra coûter approximativement $17,468. Les matériaux sont à se préparer actuellement dans le but de commencer les travaux aussitôt après que la côte sera libre de glaces.

LOWER-MONTAGUE.

Lower-Montague, comté de King, est situé sur le côté sud à l'embouchure de la rivière Montague, à une distance de 1 mille, par eau, au sud-ouest de Georgetown. Il y a en cet endroit trois quais, dont l'un appartenant au gouvernement local, est à l'usage exclusif du bateau-traversier; un autre appartient au gouvernement fédéral, et un troisième est la propriété privée de W. A. Polle & Co. Comme tout le trafic se fait à ce dernier quai et que des steamers recevant des subsides y font escale, il est devenu nécessaire de fournir des bassins d'amarrage assez profonds pour accommoder les vaisseaux et les steamers. C'est pourquoi la drague du ministère, *Montague*, y a été envoyée pour faire le dragage nécessaire. L'ouvrage a duré une journée, et comme ce travail était d'intérêt privé, les services de la drague ont été payés à raison de $115.00. Aux ports d'accostage des steamers recevant des subsides du gouvernement, la même drague a travaillé pendant trois jours, cet ouvrage étant d'un intérêt public. Il a été enlevé en tout 4,000 verges cubes, de vase et de glaise, du 14 au 20 août.

McCAULEY (QUAI).

Le quai de McCauley, comté de Queen, est situé sur le côté nord de la rivière Pinette, près de son entrée dans le détroit de Northumberland. Le quai a été construit autrefois par le gouvernement local, mais n'ayant pas été réparé durant ces dernières années il était tombé en ruine complète. Comme les exigences du trafic en cet endroit nécessitaient un quai, le ministère a entrepris sa reconstruction, et un contrat pour la somme de $7,438.00, a été adjugé le 28 octobre dernier, à l'*Annandale Lumber Co., Ltd.,* pour faire ce quai comme suit: Des abords de 625 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une fondation en bois rond à joints clos, et une superstructure en bois carré, avec au sommet une chaussée en terre. Une tête de quai de 50 x 30 pieds, avec une fondation en bois rond et une superstructure en bois carré, couverte de solives et d'un plancher en madriers, la tête du quai devant être protégée par une palée en pilotis jointifs; le quai se prolongera jusqu'au bord du chenal. Les matériaux sont à se préparer actuellement et l'ouvrage commencera immédiatement après la débâcle des glaces, probablement vers le 1er mai.

RIVIÈRE MONTAGUE.

Le village de Montague, situé à la tête de la navigation de la rivière Montague, est le terminus de la ligne secondaire à Montague du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Sa population est de 1,000 habitants. C'est un lieu de trafic considérable où se rendent de nombreuses goélettes de 50 à 200 tonneaux au printemps et à l'automne pour y débarquer et embarquer des marchandises. C'est aussi le port de relâche plusieurs fois par semaine du paquebot *Entreprise* qui fait le service entre l'Ile-du-Prince-Edouard, le Cap-Breton et la Nouvelle-Ecosse, pendant la saison de navigation et où s'arrête aussi cette année le paquebot *Swansea Trader*.

La drague *Montague* a été employée, pendant la saison de 1912, à augmenter la profondeur de l'eau et creuser des bassins d'amarrage le long des quais en cet endroit. On a dragué en tout 44,500 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de sable.

Pour améliorer le chenal de la rivière en profondeur et en largeur, la drague *Montague* a été employée durant la dernière saison, depuis le 30 avril au 9 août. On a dragué 54,300 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de glaise, formant un chenal d'approche aux quais, de 300 pieds de longueur par 100 pieds de largeur avec une profondeur de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Parmi les travaux ci-dessus mentionnés, on a fait un ouvrage d'intérêt privé, consistant en un dragage de 1,000 verges, au quai de MM. Poole & Thompson, et pour lequel le ministère a été payé à raison de $115.00 par jour. L'ouvrage a été fait en 7 heures.

Pour l'avantage des armateurs et des marchands en général, on a construit un entrepôt sur le quai du gouvernement ou de Lambert. C'est une structure en bois de 24 x 40 pieds, sur des poteaux de 12 pieds, avec une couverture en bardeaux et les côtés en voliges sur les joints des planches; le tout a coûté $552.76. L'ouvrage a été fait du 21 juillet au 11 septembre 1913.

MOUNT-STEWART.

Le village de Mount-Stewart, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation de la rivière Hillsborough, à environ 18 milles à l'est de Charlottetown; c'est le point de jonction des embranchements de Souris et de Georgetown, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Sa population est de 500 âmes environ, tandis que les arrondissements populeux d'alentour comptent plus de 1,500 habitants, qui sont très intéressés à l'amélioration des facilités à offrir au trafic qui se fait par goélettes et pour lesquelles des quais ont été construits en la manière décrite dans les rapports annuels de 1908-09-10. Cependant, le chenal conduisant à ces quais n'avait que deux pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées qui montent ici de 11 pieds. C'est pourquoi en 1911 on commença à améliorer ce chenal pour lui donner une largeur de 100 pieds sur une longueur de 4,500 pieds et une profondeur de 6 à 7 pieds à marée basse, et de 16 pieds à marée haute. Le dragage requis fut entrepris par la drague *Prince Edward* du ministère et continué durant toute la saison de 1912. A cette époque on avait complété environ la moitié de la largeur requise du chenal. La même drague fut remise en opération le 12 novembre et travailla jusqu'au 29 du même mois, lorsqu'elle fut transportée à Charlottetown. Pendant son séjour à Mount-Stewart, cette drague enleva 4,000 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de glaise, et fit une tranchée de 25 pieds de largeur par 950 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 6 pieds à l'eau basse des grandes marées, sur le côté sud du chenal.

MURRAY-HARBOUR.

Murray-Harbour (rivière du Sud) est situé à l'extrémité sud-est du comté de King; la rivière se décharge dans le détroit de Northumberland et draine une région agricole très fertile. Le chenal de la rivière du Sud, immédiatement à l'intérieur du havre, est étroit et tortueux, partiellement obstrué par des battures et des pointes. On a beaucoup amélioré la partie supérieure de la rivière, connue sous le nom de "Narrows", jusqu'au pont. Il y a une vingtaine d'années, la drague du ministère *Prince Edward,* y a creusé un chenal droit et profond. Cependant, durant ces dernières années, ce chenal s'est graduellement rempli de terre d'alluvion, et la partie inférieure de la rivière est devenue de plus en plus difficile à naviguer. C'est pourquoi, dans le but d'améliorer cet état de choses, un contrat a été adjugé, le 16 juin dernier, à M. V. T. Bertram pour enlever 58,000 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de glaise, au prix de 24c par verge cube. Les travaux ont été commencés, le 15 juillet, avec la drague *E. B. n° 1,* et continués jusqu'à la fin d'août. On avait alors dragué

24,457 verges cubes de déblais. La drague fut ensuite transportée par l'entrepreneur au nord de l'île, mais elle se perdit en chemin. Depuis ce temps-là, l'ouvrage n'a pas été continué à Murray-Harbour. M. Bertram s'était procuré une drague à Charlottetown pour quelque temps, mais ayant rencontré des tempêtes violentes la drague est arrivée désemparée et n'a pu faire aucun ouvrage.

NAUFRAGE (ÉTANG).

L'étang de Naufrage, comté de King, est situé sur la côte nord de l'île, à environ 20 milles à l'est de East-Point, et à 15 milles à l'est de l'entrée de la baie Saint-Pierre, tandis que, par la voie de terre, il est distant d'environ 13 milles et directement au nord de Souris, le terminus de la ligne secondaire à Souris du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. La description de l'étang et la désignation des travaux qui ont été exécutés par le ministère pour l'aménagement d'un petit abri pour les bateaux en cet endroit, ont été données dans les rapports annuels de 1909-10-12.

Par les grosses mers qui viennent se briser sur la partie de la grève à l'ouest du havre, le sable, etc., s'accumule par bancs dans l'étang. Afin d'éviter ce désavantage, on a construit un ouvrage de protection, de 100 pieds de longueur, en bois rond, avec un pavé en madriers sur le sommet reliant l'extrémité ouest de l'ouvrage avec les terres hautes. On a remplacé le pont temporaire raccordant les deux piles par un pont dont une partie s'ouvre au moyen de deux treuils à bras placés de chaque côté.

Les travaux ont été commencés le 23 juin, mais non poursuivis d'une manière continue, néanmoins ils ont été complétés le 10 décembre.

Dépense totale durant l'exercice financier: $1,344.07.

NEW-LONDON.

New-London, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles à l'est de l'entrée de la baie de Richmond, et à 9 milles à l'ouest du port de Rustico. Le port ou la baie de New-London, a, depuis son entrée, environ trois milles de longueur, et à peu près la même largeur. Les rivières Sud-Ouest, Stanley, French et Hope qui s'y jettent sont toutes navigables pour de petits vaisseaux et l'on y a construit des quais pour favoriser l'expédition des produits. Les régions avoisinant le port sont bien cultivées, très productives et très peuplées. De grandes quantités de marchandises générales, de charbon, de bois de charpente, etc., y sont importées par bateaux, cete partie de l'île, comme beaucoup d'autres, ne disposant pas de facilités de transport par voies ferrées. Le port est aussi très fréquenté comme station de pêche et comme refuge, car il est très bien situé, à proximité des meilleures pêcheries du golfe Saint-Laurent.

Pour amélorer l'entrée à ce havre, que des battures de sable mouvant obstruaient, le ministère a commencé à faire des travaux en 1878. Depuis, on les a continués de temps en temps, comme on peut le constater par les rapports de 1908-09 et 1912-13.

Pendant la dernière saison, la somme de $1,383.58 a été dépensée pour reconstruire, sur une longueur de 330 pieds, l'ouvrage de protection sur le côté est de l'entrée du havre, et pour faire des travaux en pilotis, etc., sur le côté nord du quai, à son extrémité du large. L'ouvrage commencé le 22 juillet a été complété le 21 novembre.

NORTH-CARDIGAN.

Le quai de North-Cardigan, comté de King, appelé aussi quai de Newport, est situé sur la rive nord de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près de Cardigan-Bridge, station sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard dont le contrôle fut assumé par le gouvernement fédéral en 1884. On a fait tant de réparations et tant d'améliorations à cet ouvrage depuis, que cela équivalait à une reconstruction, et on trouvera les détails de ces travaux dans le rapport de 1904-05.

Pendant la saison actuelle, du 4 au 21 octobre, on a fait quelques légères réparations à la chaussée, au plancher; on a placé un poteau d'amarrage, etc.

Dépense: $98.64.

NORTH-LAKE.

North-Lake, comté de King, est situé sur la côte nord de l'Ile-du-Prince-Edouard, à 5 milles à l'ouest de East-Point, et 2 milles au nord de la station Elmira, le terminus de l'embranchement Elmira du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Le lac a une longueur d'environ 1½ mille, ½ mille de largeur dans sa plus grande largeur, et une profondeur maxima de 14 pieds. La côte est très exposée aux tempêtes et l'on ne peut trouver d'abri pour les petits vaisseaux entre Naufrage-Harbour jusqu'au port de Souris sur la côte de l'est.

Afin d'offrir un refuge en cet endroit, des plans et devis ont été préparés pour construire un havre, dont le coût a été estimé à $34,000. Cependant, des soumissions n'ont pas été demandées pour ces travaux parce que quelques résidents de cette place se sont objectées à cause des dommages qu'ils pourraient avoir à réclamer si l'on fermait la décharge de ce lac, dont les conséquences seraient une accumulation et des bancs de sable sur le devant de leurs fermes.

NORTH-RIVER-BRIDGE.

North-River-Bridge, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation sur la rivière du nord, à 4½ milles de Charlottetown, par eau. Les districts environnants sont très fertiles en produits agricoles, dont on exporte le surplus. On y importe aussi de la houille, du bois, de la pierre à chaux, etc. La reconstruction du pont à cet endroit par un pont en fer a fait cesser tout trafic d'exportation ou d'importation à ce pont même, de sorte qu'il a fallu se procurer un quai convenable placé immédiatement en aval du pont original. C'est cet ouvrage que le ministère a entrepris durant la présente saison. Il avait été d'abord décidé de faire exécuter les travaux à la journée, mais il fut impossible de se procurer le bois requis dans la localité en temps convenable à des prix raisonnables. Des soumissions furent alors demandées et on accorda, le 28 octobre, un contrat à M. Joseph Hughes pour la somme de $3,490.00, pour la construction d'un quai comprenant des abords de 180 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une substructure en bois rond et une superstructure en bois carré couverte d'une chausssée en argile; une tête de quai de 80 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, construite d'une manière analogue aux abords, sauf que le sommet est couvert avec des solives en bois pavées en madriers.

Les matériaux sont actuellement en préparation et les travaux commenceront aussitôt que les glaces seront parties le long de la côte.

PINETTE.

Pinette, dans le comté de Queen, est situé sur le côté nord du détroit de Northumberland, à environ 4 milles à l'est de Point-Prim, à 30 milles par eau de Charlottetown, et 12 milles à l'ouest des Iles-Woods, le point le plus au sud de l'Ile.

A la tête de la navigation sur la rivière, il y a un bon quai, tel que mentionné dans les rapports de 1899-1900-06, originalement construit par le gouvernement provincial, mais maintenant entretenu par le gouvernement fédéral. A l'entrée du détroit, la rivière était obstruée par une batture de sable qui ne laissait que 3 pieds, à l'eau basse, et 11 pieds, à l'eau haute, et le reste du chenal, qui a de 200 à 500 pieds de large, a une profondeur de 12 pieds à l'eau haute, le trafic était restreint aux petits vaisseaux.

La drague *Montague* a fait le creusage d'un chenal à travers la batture jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse. Cette tranchée a 1,500 pieds de longueur et 60 de largeur, 16,000 verges cubes de sable et de glaise ont été enlevées. Mais à cause de la nature du fond, en grande partie formé de sable, et des tempêtes des vents sud et ouest, une grande partie de cette tranchée s'est remplie de nouveau. C'est pourquoi, la drague *Montague* a été mise en opération à cet endroit, le 9 septembre dernier. On a dragué une tranchée de 200 pieds de largeur ,du 9 septembre au 10 octobre, et on a enlevé 11,300 verges cubes de déblais. Après cette date, vu la perte de temps considérable causée par les tempêtes, on a discontinué le dragage, qui sera repris au commencement de l'été prochain.

PORT-SELKIRK.

Port de Selkirk, comté de Queen, est situé sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son entrée dans Orwell-Bay, et distante par eau d'environ 20 milles de Charlottetown, où un bateau à vapeur fait escale deux fois par semaine, dans son service du transport des voyageurs et des marchandises aux autres endroits sur la baie Hillsborough et dans les environs; c'est le lieu d'expédition d'une grande et riche région agricole, pour les produits de la ferme et l'importation du charbon, du bois de construction, etc., ce trafic étant fait par des goélettes de 50 à 100 tonneaux.

Ce quai, construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement provincial, affecte la forme d'un "T" se composant d'une tête de quai de 250 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur à sa face, établie sur le bord du chenal, et il est relié au rivage par une chaussée de 250 pieds de longueur et de 23 pieds de largeur. L'ensemble, à l'exception de la partie de la chaussée, à l'enracinement, est à caissons et travées dont la plate-forme en madriers repose sur des longerons.

Pendant la saison de 1912-13, l'extrémité est de la tête du quai a été renforcée et exhaussée, les travées ont été raccourcies; on a aussi remis à neuf les solives et le plancher. Pendant la dernière saison on a fait des travaux analogues à l'extrémité ouest de la tête du quai. Les travaux commencés le 25 août ont été complétés le 2 décembre.

Dépense totale durant l'année: $700.89.

ÎLE ROBINSON.

Le brise-lames de l'île Robinson, comté de Queen, qui se trouve à l'extrémité ouest de l'île, et sur le côté est de l'entrée du havre de Rustico, a été construit en 1905-06-07, pour resserrer le chenal d'accès et accélérer le courant du jusant, à l'effet de produire l'affouillement et d'augmenter la profondeur au-dessus de la barre qui obstrue l'entrée du havre. La longueur de l'ouvrage est de 750 pieds d'un bout à l'autre, et l'on trouvera les détails de sa construction, etc., dans le rapport du ministère de 1908-09.

Pendant la dernière saison, on a dépensé la somme de $765.67 pour une palée en pilotis jointifs et en réparations générales au côté intérieur du brise-lames sur une longueur de 150 pieds. L'ouvrage commencé le 25 août a été complété le 20 octobre.

ROCKY-POINT.

Rocky-Point, comté de Queen, est situé sur le côté sud de la rivière Ouest près de sa jonction avec les rivières du Nord et Hillsborough, et immédiatement à l'entrée dtu port de Charlottetotwn. Le quai, actuellement au service exclusif du bateau-traversier, sert au trafic entre Charlottetown et la partie sud-ouest du comté de Queen. Il appartient au gouvernement local, mais étant très vieux et exposé aux grosses mers il est devenu presque hors de service. C'est pourquoi, le ministère des Travaux publics a proposé de construire à un endroit plus avantageux un quai qui servirait en même

temps au bateau-traversier et au trafic général du public. On a choisi, à une petite distance en amont du quai actuel, un site moins exposé aux tempêtes et plus en eau profonde, exigeant moins de dragage.

Des soumissions ont été demandées pour un quai, de 600 pieds de longueur, ayant des abords de 325 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, une tête de quai, de 160 pieds de longueur, et des piles de direction de 115 pieds de longueur. Cependant, avant l'acceptation des soumissions, les habitants de la place se sont objectés au site du quai choisi, et il fut décidé de le construire à un autre endroit. Un arrêté du Conseil a été passé le 7 mars 1914, autorisant l'acceptation de la soumission de M. Harvey D. McEwen, à un prix basé sur les unités des matériaux mentionnés dans la soumission, pour la construction d'un quai au site du quai de la traverse actuel, le tout pour un montant approximatif de $31,749. Les matériaux sont préparés en vue de commencer les travaux aussitôt que la glace aura disparu.

RUSTICO.

Le port de Rustico, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à mi-chemin environ entre Pointe-Est et Cap-Nord, et est l'une de ses plus importantes stations de pêche. Afin d'en améliorer l'entrée qu'obstrue une barre de sable mouvant, en 1881-2-3-4, le ministère construisit des ouvrages sur chaque côté de celle-ci, dans le but de confiner le courant, au jusant, et, partant d'augmenter le tirant d'eau au moyen des contre-courants de fond, résultat qu'on obtint jusqu'à un certain point.

Ces ouvrages, qui sont décrits dans les rapports annuels de 1899-1900 et 1908-09, sont exposés aux grosses mers, à l'action des glaces et aux ravagees du " Taret ", et exigent des réparations constantes pour les garder en bon état. Pendant le présent exercice, du 19 septembre au 27 octobre, on a renouvelé le lest et le plancher à l'extrémité du large.

Dépense totale: $487.

BAIE DE SAINT-PIERRE.

La baie de Saint-Pierre, comté de King, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à environ 35 milles à l'ouest de Pointe-Est. Cette baie est très vaste et s'étend à environ 9 milles dans les terres sur une largeur moyenne de trois quarts de mille, avec un tirant d'eau de 2 à 3 brasses à basse mer. Mais à son entrée, comme à celle de tous les havres sur la rive nord de l'île, existe une barre de sable mouvant où la profondeur n'est que de 6 à 7 pieds aux basses eaux, ce qui ne permet l'entrée du port qu'aux bateaux de pêche ordinaires et aux navires d'un faible tonnage. Afin d'améliorer le chenal d'accès en ce lieu, le ministère, en 1878, y a commencé et a continué depuis, de temps à autre, la construction d'ouvrages dont on trouvera la désignation dans le rapport annuel de 1909. Ces travaux, d'après les rapports reçus de toutes les parties intéressées, ont augmenté la profondeur d'eau- au-dessus de la barre de plus de 2 pieds, et ils ont étté en même temps d'une grande utilité pour les habitants des environs.

Pendant la dernière saison, on a dépensé la somme de $1,163.85 pour mettre du lest là où il s'était produit du tassement dans les brise-lames est et ouest, et pour réparer les planchers, etc. On a aussi réparé et exhaussé l'ouvrage de protection à l'ouest, sur une longueur de 360 pieds. Les travaux commencés le 29 août ont été complétés le 25 novembre.

BAIE DE SAINT-PIERRE (TÊTE).

Le quai, en cet endroit, a été construit originairement par le gouvernement provincial, plusieurs années avant la Confédération. Il est un de ceux que le gouvernement fédéral n'a pas pris sous son contrôle en 1884, de sorte qu'il est resté à la charge

du gouvernement local, qui, durant ces dernières années a négligé de le tenir en bon état. En 1910-11, il était devenu hors de service, et comme le gouvernement local se sentait incapable d'y remédier, le parlement fédéral a voté un crédit de $5,000 pour le réparer et le reconstruire. Après avoir demandé des soumissions, le ministère adjugea, le 5 février 1913, un contrat à l'*Annandale Lumber Co., Ltd.,* pour une somme ronde de $3,993. Les travaux furent commencés le 23 avril et complétés d'une manière satisfaisante, le 9 août. Le quai a une longueur totale de 429 pieds, comprenant des abords, de 365 pieds de longueur, en caissons à parements jointifs en bois de 12 pouces, remplis de lest et couverts sur le sommet avec de la pierre concassée et du gravier. La tête du quai a 64 x 38 pieds; elle est construite partiellement en pilotis créosotés, réunis par des chapeaux et sur lesquels sont appuyées des solives avec un plancher en madriers. Sur les côtés et les bouts du quai, on a enfoncé des pilotis de défense placés à joints clos.

SOURIS.

Le havre de Souris, comté de King, est situé sur la côte de l'île, à environ 16 milles à l'ouest de Pointe-Est. Il est de première importance comme port de refuge et d'embarquement de marchandises, et ce, grâce au brise-lames construit et entretenu par le gouvernement fédéral, et dont on trouvera la désignation dans les rapports de 1899-1900 et 1908-09-10.

Pour agrandir ce port, tant dans l'intérêt du commerce en général du district que pour offrir un meilleur refuge aux bateaux côtiers et de meilleures facilités de chargement et de débarquement, en ce lieu, on passa un marché le 18 octobre dernier, avec MM. Beazley et Frères, d'Halifax, N.-E., les chargeant pour le prix de $143,917, de l'exécution d'un prolongement de 400 pieds de longueur au brise-lames.

Ce prolongement devra être en bois carré, avec parements jointifs. Le bois au-dessous du niveau de la mi-marée devra être en bois créosoté; le tout entièrement rempli de lest, ayant des solives et un plancher en madriers de 4 pouces. L'ouvrage a été commencé le 31 mai dernier, et continué jusqu'au 10 novembre, alors que les travaux furent arrêtés, pour la saison. On avait construit à cette époque une longueur de 360 pieds jusqu'à une hauteur d'un pied au-dessus du niveau de l'eau basse, et les dépenses s'étaient montées au chiffre de $60,180 nets, l'inspecteur recevant $459.

Pendant la saison, on a dépensé la somme de $1,389.16 pour renforcer le mur du vieux brise-lames dans le havre. Ces travaux ont été faits du 12 juin au 14 août. Ils consistèrent à enfoncer et assujettir, le long de la face du vieux brise-lames, une quantité de pilotis créosotés, importés depuis plusieurs années à cet effet.

SOUTH-RIVER.

South-River, comté de King, est situé à la tête de la navigation sur le côté nord de la rivière du Sud, immédiatement en bas du pont public, à Murray-Harbour, qui est le terminus de l'embranchement Murray-Harbour du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Le quai de cet endroit est entièrement décrit dans le rapport annuel de 1906-07 sous le titre de Murray-Harbour.

Durant le présent exercice, on a réparé le plancher de ce quai, qui était devenu dans un état dangereux. L'ouvrage commencé le 2 juillet a été complété le 9 août.

Dépense: $298.88.

SUMMERSIDE.

Le port de Summerside, comté de Prince, est situé sur la côte sud de l'île et en est le second port. Le chiffre de la population de Summerside vient immédiatement après celui de Charlottetown, et est d'environ 3,500 âmes. Cette ville est aussi l'une des principales stations du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Pour amélio-

rer le havre, le ministère a dépensé plusieurs sommes de temps en temps à l'entretien des ouvrages de protection et du chenal d'accès, travaux dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1908-09-10-11.

Pendant la dernière saison, des plans et devis ont été préparés pour la livraison et la pose de 2,000 à 2,500 verges cubes de pierres de grandes dimensions, mesurant de ½ à 2 verges, dans le brise-lames. Comme une soumission seulement a été envoyée et que les prix ont été trouvés trop élevés, elle n'a pas été acceptée.

TIGNISH.

Tignish, comté de Prince, se trouve sur la côte nord-est de l'île, à environ 8 milles au sud de Cap-Nord, à l'embouchure de la rivière Tignish, un petit cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent. L'aménagement d'un port en ce lieu fut d'abord commencé par le gouvernement provincial en 1868, puis poursuivi par le gouvernement du Dominion, comme on peut le voir dans les rapports ministériels de 1899-1900 et 1908-9-10-11. Les travaux effectués jusqu'aujourd'hui comprennent des môles ou brise-lames érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, vers l'intérieur, sur le côté nord et sur le côté du sud; en outre, des ouvrages de protection de la plage s'étendant à partir de l'extrémité intérieure des brise-lames, à travers la plage basse, pour protéger l'orientation du chenal.

Ces ouvrages étant beaucoup exposés aux grosses tempêtes, on a dû les réparer plus ou moins d'année en année.

Pendant la présente saison, on a renouvelé les pilotis sur la face extérieure du brise-lames nord, ainsi qu'une partie des solives et du plancher; les moises, les traversines et le plancher du brise-lames sud ont été renouvelés aussi sur une longueur de 600 pieds. Une ouverture dans la partie intérieure du brise-lames, autrefois à l'usage des pêcheurs, a été fermée. Des réparations générales ont été faites à l'ouvrage de protection en fascines sur la grève. Les travaux commencés le 12 juin ont été complétés le 29 novembre. On a dépensé pour ces ouvrages la somme de $3,960.70.

Pendant l'été, la drague *Pownal* du ministère a été mise en opération pour nettoyer le chenal entre les brise-lames jusqu'à la Pointe-de-Jude, où l'on a fait un bassin et une tranchée à travers le sable mouvant qui obstruait l'entrée. Les travaux de dragage commencés le 24 avril ont été complétés le 20 septembre, et on a enlevé 21,650 verges cubes de sable et d'argile.

Dragage.

La drague *Pownal* a été employée du 27 avril jusqu'au 12 septembre, et pendant ce temps 20,500 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de sable et d'argile ont été draguées pour nettoyer une partie du chenal entre le brise-lames jusqu'à Jude's-Point, où l'on a creusé un bassin de virage. On a coupé une tranchée de 1,900 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 40 pieds, jusqu'à une profondeur de 5 pieds à l'eau basse des grandes marées. Une autre tranchée de 200 pieds de longueur par 40 pieds de largeur a été aussi faite dans une barre de sable mouvant qui obstruait l'entrée du chenal. Ce dragage a été fait du 13 au 20 septembre, on a enlevé 1,150 verges cubes, mesure de chaland, de sable.

Le 21 septembre, la drague *Pownal* a été employée pour une journée d'ouvrage privé pour l'honorable Charles Dalton; elle a enlevé 500 verges cubes de déblais près de Jude's-Point. On a exigé le prix ordinaire pour l'usage de la drague et de l'outillage.

TRACADIE.

Le havre de Tracadie, comté de Queen, est situé sur le côté nord de l'île, à environ 12 milles à l'est du havre de Rustico, et à environ mi-chemin entre ce dernier et la

baie et le havre de Saint-Pierre. Par la voie de terre, l'entrée du havre qui a une largeur d'environ 900 pieds, se trouve à environ 6 milles de la station de Belford, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, et à environ 14 milles de Charlottetown, capitale de la province. Ce havre a une longueur d'environ 3 milles, et une largeur d'environ 1 mille, et dans toute son étendue, il offre une profondeur d'eau de 12 pieds ou plus, à basse mer. Le lieu sert de station de pêche et d'abri, mais vu que l'entrée est obstruée par une batture de sable qui se déplace considérablement, le havre n'est utilisable la plus grande partie du temps que pour les petites embarcations et les bateaux d'un faible tirant d'eau; le fait est qu'il n'y a que les premières qui puissent y pénétrer parfois, malgré qu'à l'intérieur et au large de la barre, la profondeur d'eau soit considérable.

Dans le but de remédier, si possible, à cet état de choses, et de rendre l'endroit plus facile d'accès, on passa un contrat pour le prix de $24,546, pour la construction d'un môle ou brise-lames de 1,000 pieds de longueur, et s'enracinant sur le côté est de l'entrée. Voir le rapport ministériel de 1912-13.

Pendant la présente saison, la somme de $1,692.09 a été dépensée pour remettre du lest aux endroits où il s'était fait du tassement dans les 400 pieds extérieurs du brise-lames, et pour renforcer son extrémité du large avec des pilotis en grande longueur. Les travaux commencés le 3 juillet ont été complétés le 23 octobre.

VERNON-RIVER.

Port-Vernon, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation de la rivière Vernon, à 2 milles environ en amont de son entrée dans la baie Orwell. Quoique la population de cet endroit ne soit que de 200 habitants, il y a, dans les environs, un riche district agricole bien peuplé; et les gens viennent à Port-Vernon pour expédier les produits de la ferme. Sur chaque côté de la rivière, il y a un quai entretenu par le gouvernement fédéral. Un peu en aval de ces quais, le chenal de la rivière était étroit et difficile à naviguer. C'est pourquoi le ministère a adjugé, le 25 juin 1913, un contrat à la *Maritime Dredging and Construction Company*, de Saint-Jean, N.-B., pour améliorer cette rivière. On a fait du dragage avec la drague *Beacon Bar* depuis le 10 juillet jusqu'au 30 septembre. Un chenal de 100 pieds de largeur sur une longueur de 4,300 pieds a été creusé jusqu'à 10 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. On a enlevé 86,497.6 verges cubes (mesure de chaland) de vase, au prix de 27½c par verge, formant une somme totale de $23,784.09.

WEST-RIVER.

West-River (McEachern) comté de Queen, est situé sur le côté nord de la rivière Ouest qui se décharge dans le port de Charlottetown. Il est à 7 milles de Charlottetown par eau, et à 11 milles par terre. Le district environnant est très fertile. Les habitants de West-River, au nombre d'environ 250, s'occupent principalement de navigation. Autrefois, le gouvernement provincial avait construit à cet endroit un quai de 250 pieds de longueur; mais ce quai n'ayant jamais été réparé était devenu inutile. En 1912, le ministère ayant pris le contrôle de ce quai décida de le reconstruire, et l'ouvrage fut commencé le 23 août, mais ne put être continué parce qu'on ne pouvait se procurer les matériaux convenables en été. Lorsque les travaux ont été suspendus le 15 décembre, on avait complété les abords du quai sur une longueur de 190 pieds par 20 pieds de largeur, consistant en une structure à parements jointifs et en bois de 12 x 12 pouces; on avait aussi fait le nivellement du sommet des abords sur une longueur de 60 pieds.

Dépense totale: $2,168.05.

ÎLES WOOD.

Les îles Woods, comté de Queen, sont situées à environ 30 milles au sud-est de Charlottetown et à environ 15 milles à l'ouest de Cap-à-l'Ours, à l'extrémité sud de l'Ile-du-Prince-Edouard. Les deux petites îles très distinctes qu'on trouvait autrefois en ce lieu, sont reliées l'une à l'autre aujourd'hui, ainsi qu'à la côte, par des battures sablonneuses, tandis qu'une autre barre de sable s'étend à partir de la terre ferme jusqu'à 300 pieds de l'île de l'est. En 1859, le gouvernement provincial y fit commencer des travaux en ce lieu pour le ménagement d'un petit bassin, travaux qui ont été poursuivis depuis par le gouvernement du Dominion. Les ouvrages consistent actuellement en deux brise-lames dont l'un, celui du nord, s'étend sur une longueur de 2,525 pieds à partir de son enracinement à la terre ferme et dont l'autre, celui du sud, sur une longueur de 1,000 pieds.

Pendant la présente saison, un contrat a été accordé à MM. W. H. Townshend, A. L. Fraser et A. F. McQuaid pour la somme de $6,975.00, pour la construction d'un prolongement de 100 pieds au brise-lames du sud. Les matériaux sont prêts et l'ouvrage commencera aussitôt que la température le permettra, probablement vers le 1er juin.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ALBERT.

Albert est situé sur la Shépodie, rivière où pénètre de forts courants de marée, mais qui reste presque à sec à basse mer, et qui se jette dans la baie de Fundy. Albert est le point terminal du chemin de fer Salisbury et Harvey, et se trouve à 45 milles de Salisbury où ce chemin de fer croise le chemin de fer Intercolonial.

Le 6 janvier 1913, on passa un contrat pour l'exécution d'un quai et d'un poste d'amarrage, afin d'offrir des facilités d'accostage aux goélettes et aux bateaux à vapeur qui font le service en ce lieu.

Le 6 janvier 1913, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai et pour faire un lit pour les vaisseaux, afin d'accommoder le trafic par bateaux et goélettes L'ouvrage consiste en une tête de quai en caissons à parements fermés en bois carré, de 100 pieds de longueur, 50 pieds de largeur sur une distance de 70 pieds, et 40 pieds de largeur sur une distance de 30 pieds, mesurée au sommet, placé sur des pilotis enfoncés généralement à 4 pieds d'axe en axe, et raccordé avec la rive au moyen d'abords en gravier et en branches de 234 pieds de longueur. Sur le devant du quai, un mur en caissons de bois rond, de 10 pieds de largeur et de 170 pieds de longueur, avec deux murs sur les ailes, ayant chacun 35 pieds de longueur et 10 pieds de largeur, a été construit. L'espace ainsi entouré a été rempli de glaise et de branches jusqu'au sommet du mur, et forme un lit de 150 pieds par 35 pieds pour les bateaux, mesure prise à l'intérieur du caisson. L'ouvrage a été commencé le 27 juin et terminé le 29 novembre 1913.

On a construit sur le quai un hangar de 12 x 20 pieds, pour la protection des marchandises périssables. Cet ouvrage a été fait à la journée, au cours du mois de mars 1914. Les dépenses ont été de $16,203.47.

ANDERSON'S-HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est une anse de la baie Salisbury, sur le côté nord-ouest du détroit de Chignecto, dans la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 40½ pieds; les mortes mers de 32½ pieds.

De cet endroit on expédie une grande quantité de bois et de produits agricoles. Le quai brise-lames d'Anderson's Hollow a été commencé par le ministère en 1879, et depuis il a été prolongé.

Cet ouvrage consiste en caissons de bois rond, lambrissés sur le côté exposé, de 602 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur au sommet. Il y a 17 pieds d'eau à l'extrémité du quai lorsque la mer est haute, et lorsque la mer est basse, elle se trouve à sec.

Au cours de l'année 1913-14, on a réparé les abords du quai en construisant une pile de caissons de 60 pieds de longueur, d'une largeur moyenne de 6 pieds et d'une hauteur de 4 pieds, remplie de lest et lambrissée. Des réparations subséquentes furent faites aux abords qui avaient été endommagés par un orage. La chaussée d'accès, au quai, a été réparée sur une longueur de 350 pieds, on a rempli le centre et creusé des fossés sur les côtés. Le brise-lames a aussi été réparé: on y a placé 12 nouveaux liens et des pièces de parement. Quelques pièces du plancher ont aussi été réparées.

Dépenses: $430.19.

BASS-RIVER.

Le district de Bass-River comprend la rivière Richibouctou, et l'espace qui s'étend entre cette rivière et la rivière Bass.

Afin de fournir les facilités voulues aux bateaux faisant la pêche dans la rivière Gaspareau, un petit quai fut construit, en 1913-14, sur la rivière principale, environ 13 milles au-dessus de Rexton, et 19 milles au-dessus de l'embouchure de la rivière, à l'endroit connu sous le nom de pointe Bass, dans ce district.

Les travaux furent faits du 12 septembre au 13 octobre et du 22 au 31 octobre.

Le quai a 114·7 pieds de longueur et comprend un abord de 45 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, deux travées de 14 pieds, une pile de 16 x 16 pieds et une tête de quai de 26 x 31 pieds. Le tout a été construit en caissons de bois rond remplis de lest, avec des soliveaux de 10 x 10 pouces, des pièces de couronnement, et un plancher de 3 pouces.

Les dépenses pour l'exercice financier 1913-14 et jusqu'à date ont été de $1,260.61.

BATHURST.

Bathurst, le chef-lieu du comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs.

Le havre de Bathurst a environ 2½ milles de longueur sur 2 milles de largeur, et est peu profond et en grande partie à sec à l'eau basse, excepté dans les petits chenaux tortueux. Une large batture à l'extérieure de l'entrée nuit sérieusement à la navigation.

Le 7 juillet 1913, on a passé un contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* pour l'enlèvement de 400,000 verges cubes de sable, de vase, etc., afin d'obtenir 17 pieds à l'eau basse, sur une partie du chenal dans le havre et dans une coupe de 200 pieds de largeur. Le prix du contrat est de 25 centins la verge cube, mesure prise sur place. En vertu de ce contrat, la drague *Hayward* a travaillé du 9 juillet au 22 novembre, la drague *Gray Loggie,* du 23 juillet au 29 octobre, la drague *Invader,* du 2 août au 27 novembre, et la drague *King Edward,* du 9 septembre au 21 novembre.

On a enlevé un total de 209,380 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, au coût de $54,691.26, y compris $1,219.49 pour l'inspection, et $1,126.77 pour l'achat d'un bateau à gazoline, d'un radeau de sondage, etc.

Le dragage pour la saison est comme suit: une étendue de 1,280 pieds de longueur a été draguée par le *King Edward* et le *Gray Loggie* sur le *Ripple Bar,* immédiatement en dedans de l'entrée du havre; les premiers 570 pieds ont 200 pieds de largeur, augmentée jusqu'à 300 pieds pour les 330 pieds suivants, et les autres 380 pieds ont une largeur de 300 pieds. En haut du *Ripple Bar* et sur le *Ballast Bar,* une étendue de 2,775 pieds de longueur a été draguée par le *Hayward,* l'*Invader* et le *Gray Loggie,* dont 2,035 pieds sur une largeur de 200 pieds, et 740 pieds, au coude du chenal, sur une largeur de 200 à 320 pieds. La profondeur atteinte est de 17 pieds à l'eau basse, à l'exception des 1,000 pieds supérieurs où la profondeur varie de 13·5 à 17 pieds.

La dragne *Saint-Laurent* a aussi travaillé du 16 au 23 octobre sur la *Tetagouche Bar*, à l'intérieur du havre, enlevant 2,200 verges cubes de matériaux, mesure prise sur les barges.

Sur la batture extérieure, la drague du gouvernement, *Restigouche* ou *N° 3*, a travaillé du 5 mai au 12 juillet et le 6 et 29 novembre, et la drague du gouvernement, *Saint-Laurent* ou *N° 2*, du 14 juillet au 7 novembre. La quantité totale de déblais enlevés par ces dragues est de 115,190 verges cubes, mesure prise sur les barges.

En vertu du contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.*, 17,075 verges cubes de déblais, mesure prise sur les barges, ont aussi été enlevés par les dragues *Invader*, du 26 juillet au 28 août, et *Gray Loggie*, du 5 au 9 août. Ces travaux ont coûté $4,268.76.

L'ouvrage sur la batture extérieure consista à creuser une coupe d'environ 80 pieds de largeur sur une longueur totale d'à peu près 4,000 pieds; la profondeur atteinte est de 10·5 à 15 pieds, là où il n'y avait précédemment que 6 pieds d'eau à l'eau basse des grandes mers ordinaires.

BAIE-DU-VIN.

Baie-du-Vin, comté de Northumberland, se trouve sur la rive sud de la baie Miramichi, à 20 milles environ à l'est de Chatham.

Un quai public fut construit, en 1891-94, par le gouvernement provincial. En 1899-1901, le ministère des Travaux publics répara et reconstruisit partiellement ce quai.

Environ 375 pieds de la vieille partie du quai furent endommagés ou détruits par les glaces, au cours d'une violente tempête, en décembre 1913.

La permission fut reçue au cours du mois de mars, pour assujettir et empiler les pièces de bois sain afin d'empêcher qu'elles ne fussent emportées par la glace. Cependant, on n'avait pu rien faire à la fin de l'exercice financier.

Les dépenses totales jusqu'à ce jour se montent à $11,065.11.

BLACK-RIVER.

Black-River, comté de Saint-Jean, est une petite anse de la baie de Fundy, 12 milles à l'est de Saint-Jean. Les grandes marées y montent d'environ 25 pieds. En 1879, le ministère y a construit un quai en caissons de bois carré, de 155 pieds de longueur, 27 pieds de largeur et d'une hauteur extrême de 30 pieds, pour l'usage des vaisseaux caboteurs. Ce quai est à sec lorsque la mer est basse.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a terminé la pose du plancher sur une superficie de 2,048 pieds carrés. On a placé 9 nouvelles défenses, deux nouvelles échelles, des marches et une grue. Les sommets des pièces de couronnement et des défenses ont été couverts de goudron; les abords du quai ont été nivelés, ce qui a exigé environ 200 verges cubes de remplissage, et un drain a été creusé dans le roc sur une distance de 100 verges. Les dépenses ont été de $585.06.

L'ouvrage a été commencé le 8 décembre 1913 et terminé le 24 janvier 1914.

Dragage.

Blac-River, dans le comté de Kent, est un petit cours d'eau se jetant dans le havre de Bouctouche, à environ 1 mille de Bouctouche.

Pendant les mois de mars 1912, de février et mars 1913, une coupe étroite d'une largeur moyenne de 10 à 20 pieds a été creusée, à la journée, à travers une batture à l'embouchure de la rivière, s'étendant jusqu'à un petit quai construit près du pont public.

Le dragage a pour but de permettre aux bateaux pêcheurs d'atteindre le quai à n'importe quel temps de la marée.

Entre le 13 septembre et le 22 novembre 1913, on a continué le dragage en vertu d'un contrat avec M. Félix Michaud, avec la drague *Excavator,* pour élargir et agrandir la coupe, la largeur requise étant de 40 pieds et la profondeur, de 4 pieds à eau basse. Quand on a suspendu l'ouvrage, 6,398·4 verges cubes de sable, vase, coquilles, etc., mesure prise sur les barges, avaient été enlevés; on est autorisé à enlever 8,400 verges cubes. Le chenal ainsi dragué avait 1,200 pieds de longueur et une largeur moyenne de 40 pieds, mais on n'avait pas atteint la pleine profondeur partout.

Dépense, $2,452.93, c'est-à-dire 6,398·4 verges cubes à 36 centins, et $149.50 pour l'inspection.

BRIDGETOWN.

Bridgetown, comté de Northumberland, est situé à la tête de la navigation en eau profonde sur la rivière Miramichi Sud-Ouest. Le chemin de fer Intercolonial traverse la rivière à cet endroit, et immédiatement en bas de ce pont se trouvent le moulin à scie et le quai de *Edward Sinclair Lumber Co.*

En 1912, un contrat fut adjugé à la *Northern Dredging and Construction Co.,* pour faire du dragage en cet endroit. On enleva 7,495.6 verges cubes, de déblais mesurées sur place, pour creuser un bassin d'amarrage, de 650 à 700 pieds de longueur par 100 pieds de largeur en avant du quai, sur une profondeur de 22 pieds à marée basse. Vers l'extrémité inférieure du quai on ne put creuser à la pleine profondeur requise à cause d'un banc de roc. Il resta cependant à enlever des substances peu consistantes sur le roc pour donner un peu plus d'eau, de même que certains bas-fonds qui devront aussi disparaître.

Le 13 mai 1913, des instructions furent données à la même compagnie de draguer 3,500 verges cubes, mesurées sur place, pour compléter le dragage ci-dessus mentionné, au même prix que précédemment, 30 centins par verge cube, mesurée sur place.

Mais ces travaux ainsi autorisés ne furent pas exécutés pendant l'exercice de 1913-14.

BOUCTOUCHE (GRÈVE).

La grève de Bouctouche, comté de Kent, a 6 ou 7 milles de longueur, et sépare le havre du détroit de Northumberland. L'entrée du havre est à l'extrémité sud de la barre. On se propose de creuser un chenal à travers l'extrémité nord de la barre afin de faire un passage entre le havre et les lieux de pêche et fournir un abri pour les bateaux de la rive extérieure. On a construit des brise-lames et des ouvrages de protection de chaque côté du chenal projeté, qui aura environ 950 pieds de longueur au niveau de l'eau haute et 40 pieds de largeur.

L'ouvrage a été exécuté en différentes périodes: Du 12 juin au 12 juillet, le 30 juillet, du 11 septembre au 11 octobre, du 20 au 24 octobre et du 4 au 22 novembre 1913. Pendant cette dernière période on a construit un prolongement au brise-lames du nord, de 98½ pieds de longueur, en pilotis remplis de fascines et de pierres. La palée en pilotis sur la face intérieure de l'ouvrage de protection, du côté nord, a été continuée sur une longueur d'environ 335 pieds. Pour cette palée on a employé du madrier de 3 pouces; les vieilles moises de 6 x 8 pouces, le long du sommet, ont été en grande partie renouvelées et des moises additionnelles ont été placées au-dessous des madriers.

L'ouvrage de protection du sud a été rempli de fascines sur une longueur de 200 pieds, une largeur de 5 pieds et une hauteur de 6 pieds. Le brise-lames du sud a aussi été rempli sur une longueur de 24 pieds, une largeur de 10 pieds et une profondeur de 4 pieds; on a placé 1½ pied de lest sur les fascines, dans le brise-lames.

Des ouvertures ont été faites dans les ouvrages de protection et des abords en madriers ont été construits de chaque côté afin que les voitures puissent être transportées à travers le chenal sur un chaland.

Une tranchée de 100 pieds de longueur et 6 pieds de largeur a été creusée à travers un banc de sable qui s'était formé à l'intérieur.

Les dépenses pour l'exercice financier 1913-14, ont été de $2,499.46.

HAVRE DE BOUCTOUCHE.

Dans les 5½ milles entre la ville de Bouctouche et l'entrée du havre sur le détroit de Northumberland, il y a trois battures, dont la plus nuisible se trouve à l'entrée, où un large banc de roche ne donne qu'une profondeur de 11 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Pendant la saison de 1913, le briseur de roche du gouvernement, le *Lobnitz,* a travaillé sur ce rocher, le brisant à une profondeur de 3 pieds sur une longueur de 360 pieds et une largeur de 122 pieds.

La roche brisée n'a pas encore été draguée.

CAMPBELLTON.

Quais en eau profonde.

Campbellton se trouve sur la rive sud de la rivière Ristigouche, à 16 milles en amont de Dalhousie, et à 6 milles en aval du point extrême du refoulement de la marée; c'est une station importante du chemin de fer Intercolonial et le terminus du chemin de fer International. C'est un port important d'où l'on expédie une quantité considérable de bois de charpente, et sa population augmente rapidement.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, le vieux plancher en madriers a été remplacé par une surface en pierre et gravier sur une longueur de 193 pieds et une largeur d'environ 10 pieds, pour le prolongement de l'ouest, et sur une superficie de 255 x 15 pieds, pour le côté ouest de l'abord. Une superficie de 215 x 25 pieds. Environ 810 charges de gravier ont été employées. Le coin extérieur en bas du quai a été réparé aux endroits où les défenses avaient été endommagées par la glace. Les poteaux d'amarrage ont été remplacés et renforcés et des trous qui s'étaient produits dans la couverture en gravier, ont été remplis.

On a étendu 30 charges de gravier sur la tête du quai du marché et on a lambrissé le côté ouest du même quai, avec 6,214 pieds de madriers de 3 pouces, sur une longueur de 170 pieds.

L'ouvrage a été fait du 7 août au 27 septembre et du 25 au 31 octobre.

Les dépenses pour l'exercice financier 1913-14, ont été de $899.63.

QUAI DE LA TRAVERSE.

Le débarcadère de la traverse interprovinciale entre Campbellton et Cross-Point, P.Q., a été construit par le ministère en 1904-05.

Entre le 29 septembre et le 2 octobre 1913, ce débarcadère a été couvert avec des madriers neufs de 3 pouces, sur une superficie de 52 x 35 pieds.

Les dépenses ont été de $122.27.

Dragage.

Pendant 1913-14, entre le 7 et le 12 juillet et le 10 et 15 novembre, la drague *Saint-Laurent* ou *No 2* a travaillé sur les 500 pieds extérieurs des bassins à l'intérieur des quais à eau profonde, draguant jusqu'à une largeur de 80 pieds et à une profondeur de 17 à 22 pieds, afin d'améliorer les bassins qui se remplissent continuellement de vase. Ceci permettra aux steamers transportant le bois de rester à flot pendant leur plein chargement.

On a enlevé 9,200 verges cubes de vase et gravier.

CAPE-BALD.

Cape-Bald, comté de Westmoreland, est le nom d'une région agricole très peuplée et d'un lieu de pêche, sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 14 milles à l'ouest de Shédiac.

La construction à l'enterprise par M. E. A. Waldberg, d'un brise-lames à Cape-Bald, a été commencée le 6 juin 1909; cet ouvrage, qui comprend un abord de 64 pieds de longueur et d'une tête de quai de 100.4 pieds de longueur à sa face extérieure, a été achevé presque entièrement vers la fin de 1910. Après l'enlèvement des moules, on s'est aperçu que des anfractuosités s'étaient produites dans l'ouvrage en béton et que les vagues l'affouillaient en dessous.

On a exécuté des réparations entre le 8 juillet et le 8 septembre et entre le 29 septembre et le 3 octobre 1913.

Aux endroits de la tête du quai où il y avait de grands trous dans la face extérieure, au-dessous de l'eau basse, des madriers de trois pouces furent placés à l'intérieur du vieux béton, pour servir de moule à un mur intérieur en pierre et en béton de 40 pieds de longueur. Les compartiments vides en arrière de ce mur furent remplis de lest; on a employé dans ce but 112 verges cubes de pierre et de lest.

A l'extérieur de la tête du quai, on a construit un mur de 50 pieds de longueur, 8 pieds de hauteur et 2 à 3 pieds de largeur. Pour construire ce mur on a employé 56 blocs de béton ayant généralement 6 x 2 pieds de dimension. Du béton, du lest ont été posés dans l'espace d'environ 12 pouces de largeur entre le mur et l'ancienne tête du quai. On a employé 383 sacs de ciment et 90 verges cubes de pierre concassée au cours de la saison. On a dépensé environ $130 pour acheter un treuil, etc., et construire une grue.

Les dépenses pour l'exercice financier 1913-14 ont été de $1,557.96.

CAP-TOURMENTINE.

Cap-Tourmentine, comté de Westmoreland, est le terminus du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, et c'est le point de communication le plus rapproché sur la terre ferme de l'Ile-du-Prince-Edouard, dont le sépare un bras de mer de 9 milles de large.

Entre 1886 et 1892, afin de faciliter les communications entre l'île et la terre ferme, le ministère y fit construire un môle-appontement de 3,300 pieds de longueur. Cette jetée a permis de plus l'agencement d'un port pour l'expédition considérable du bois de charpente.

En vue du projet de construction d'un terminus pour un système de transbordement des wagons de chemins de fer, ce quai a été transféré au ministère des Chemins de fer et des Canaux, ainsi que la balance du montant voté pour 1913-14, par un arrêté du Conseil en date du 10 juin 1913, le ministère des Travaux publics y exécuta des travaux entre le 1er et le 16, le 22 et le 31 mai, le 2 et le 3 et entre le 21 et le 30 juin 1913.

Deux rangs de grosses pierres furent placées sur une longueur de 60 pieds le long du côté nord du quai, et les grosses pierres qui avaient été enlevées par la glace et les tempêtes ont été remplacées. On a reçu 146.09 verges cubes de pierre, 29 chars de gros blocs de pierre et 52½ verges cubes de petites pierres, qui ont été employés principalement le long du côté sud, ou côté intérieur, du brise-lames, pour y faire un talus de 200 pieds de longueur et 10 pieds de largeur.

Le ministère des Travaux publics y a dépensé $1,027.54.

CARAQUET.

Caraquet, comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs, 45 milles à l'est de Chatham.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, le vieux plancher du quai en eau profonde, construit de 1902 à 1905, a été réparé. On a employé 3,577 pieds de madriers de 4 pouces pour cet ouvrage et on a posé une bande longitudinale de plancher de 2 pouces d'épaisseur, par-dessus le vieux plancher, sur une longueur de 1,207 pieds. Cette lisière a 15 pieds de largeur sur une longueur de 40 pieds, 17 pieds sur une longueur de 49 pieds et 12 pieds de largeur pour le reste de sa longueur. La pile extérieure de 25 pieds, et les travées contiguës, qui s'étaient affaissées, ont été nivelées par 4 nouvelles traversines, sur lesquelles on a posé de nouvelles solives, ainsi que le plancher.

Ces travaux ont été faits du 2 au 24 septembre, du 24 au 26 novembre et du 2 au 10 décembre.

Les dépenses pour l'exercice financier 1913-14, ont été de $953.02.

CHANCE-HARBOUR.

Chance-Harbour, situé à 9 milles à l'ouest de Saint-Jean, dans la baie de Fundy, est une anse large d'un demi-mille à son entrée, de 350 verges au fond, et s'étend sur une longueur de ¾ de mille. Les grandes marées y montent de 24½ pieds. Les gens de la place s'occupent principalement de la pêche.

Le ministère y a commencé, en 1905, la construction d'un petit brise-lames incliné, en caissons à parements jointifs, partiellement submergé à eau haute. Cet ouvrage a, depuis, été exhaussé et prolongé et comprend maintenant des abords de 146 pieds de longueur et 23 pieds de largeur, et une tête de quai de 41 pieds de longueur et 40 pieds de largeur. Il a 29 pieds de hauteur à son extrémité extérieure.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a exhaussé les abords d'une hauteur moyenne de 2 pieds et 4 pouces, sur 40 pieds de longueur, en aojutant des soliveaux, des traversines et du plancher. La tête du quai a été complétée par l'addition de quatre pièces de parement avec des traversines et des longrines. Le couronnement, le plancher, les défenses et des échelles ont aussi été placés dans l'ouvrage. Les dépenses ont été de $547.91.

L'ouvrage a été commencé le 15 septembre et terminé le 10 novembre.

CHOCOLATE-COVE.

Chocolate-Cove, comté de Charlotte, est situé au sud-est de l'île Deer, à 2 milles de Leonardville et à 2½ milles de Cummings-Cove, où il y a des quais du gouvernement. La population de Chocolate-Cove est d'environ 125 habitants, tous des pêcheurs.

Il y a un quai du gouvernement provincial, consistant en des abords en pilotis de 22 pieds de largeur et de 126 pieds de longueur, et d'une tête de quai de 22 pieds carrés. On a demandé au ministère de prolonger ce quai et de draguer un bassin, afin de faire un abri pour les bateaux de pêche. Lorsque le quai sera terminé on s'attend à ce que le bateau y arrête régulièrement.

Le 15 décembre 1913, un contrat fut accordé à la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour le dragage d'un site pour le quai et d'un bassin, ainsi que pour la construction d'abords en pilotis de 310 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur, et d'une tête de quai de 40 x 60 pieds mesurés au sommet, avec un plan incliné mobile et un hangar.

Ces travaux ne seront pas commencés avant l'exercice financier 1914-15.

CHATHAM.

Chatham, comté de Northumberland, est l'un des principaux ports du Nouveau-Brunswick, d'où l'on expédie des madriers. Il est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 20 milles de son embouchure. La population de Chatham est d'environ 5,000 âmes.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a complété un petit quai de 103 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur, situé dans la rade au côté est du quai du bureau de douane et qui avait été commencé l'année précédente. Le quai a été lambrissé avec du madrier de 4 pouces sur le bout du large, sur une longueur de 85 pieds sur le côté ouest et sur 105 pieds sur le côté est; 150 pieds linéaires de pièces de couronnement ont été posés.

Environ 17 pieds sur le côté est du quai du bureau de douanes ont aussi été lambrissés avec du madrier là où le lest et le gravier se détérioraient.

Le hangar d'hiver où les bateaux sont examinés a été peinturé; trois portes ont été posées et le toit a été couvert avec 10 rouleaux d'un composé de caoutchouc. On a installé un réservoir de gazoline.

L'ouvrage a duré du 20 juin au 18 juillet, du 3 au 31 octobre et du 3 au 11 novembre.

Dépenses pour l'exercice 1913-14, $598.57.

Dragage.

Les quais de la *Miramichi Foundry Co.* sont situés près de l'extrémité supérieure de la ville de Chatham, sur la rive sud de la rivière Miramichi, et servent aux remorqueurs, charbonniers, dragues, etc.

Du dragage a été fait dans les bassins le long de la face de ces quais, entre le 17 et le 24 mai 1013, par la drague *Hayward,* en vertu d'un contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.*

On a enlevé 1,594·8 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, en draguant un bassin de 126 pieds de longueur à 20 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, en avant du quai appelé Watt; la largeur de la partie draguée, jusqu'au contour original de 20 pieds au fond de la rivière, est de 5 à 12 pieds. On a dragué aussi des bassins de 250 et 225 pieds de longueur jusqu'à 16 pieds à eau basse des grandes marées ordinaires, en avant du quai de la *Miramichi Foundry,* proprement dit, sur une largeur de 7 à 60 pieds, jusqu'au contour de 16 pieds.

Un total de 2,359·8 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ont été enlevés, beaucoup de dragage ayant été fait au-dessous du niveau.

Le coût des travaux est de 30 centins la verge cube, mesure prise sur place, et $20.00 pour inspection; total, $498.44.

CHOCKFISH.

Chockfish, comté de Kent, est une petite colonie de pêcheurs et d'agriculteurs sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre Richibouctou et Bouctouche.

Les travaux en ce lieu ont consisté dans l'exécution de môles ou brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pourvus de murs de protection et d'un barrage pour fermer l'ancien chenal instable et tortueux. Grâce à ces travaux, la profondeur de l'eau a été augmentée, et une entrée facile s'offre maintenant à la navigation pour pénétrer dans un havre sûr et commode.

Du 15 au 30 septembre 1913, l'extrémité extérieure du brise-lames nord, qui avait été endommagée par les glaces de l'hiver précédent, a été réparée et renforcée en boulonnant 20 poteaux de bois rond le long des moises pour remplacer les pilotis brisés. On a enlevé la pierre de l'intérieur du brise-lames et on a rempli le brise-lames, sur une longueur de 66 pieds, avec environ 13,500 verges cubes de fascines et de pierres posées par dessus.

Dépenses durant l'exercice 1913-14: $150.04.

COCAGNE.

Cocagne, comté de Kent, est un village de cultivateurs et de pêcheurs situé sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin entre Bouctouche et Shédiac.

Dans le cours de l'exercice de 1913-14, un arpentage a été fait et des plans ont été préparés dans le but de construire par contrat un quai de 380 pieds de longueur, près de l'église de Cocagne, à un mille environ au nord du village proprement dit, et à l'endroit le plus convenable pour les pêcheurs, dont les nombreux bateaux y viennent décharger leurs cargaisons de harengs, d'huîtres, etc.

Des soumissions pour cet ouvrage ont été demandées le 17 mars 1914.

COLES-POINT.

Coles-Point, comté de Westmoreland, est situé au fond de la baie de Shepody et à l'embouchure de la rivière de Memramcook, à 3 milles environ à l'ouest de Dorchester.

Le quai de Coles-Point a été construit en 1902.

Du 12 au 27 septembre 1913, on a réparé le plancher du quai en renouvelant les madriers brisés sur une surface de 1,518 pieds, m.p., avec des madriers neufs en bois de 4 pouces. Le vieux plancher de la tête du quai, qui a 60 x 30 pieds, a été recouvert avec des madriers de 2 pouces. Dans d'autres parties du quai, on a renouvelé le plancher sur une longueur de 166 pieds par 21½ pieds de largeur, et dans les 424 pieds qui suivent, des madriers neufs ont été placés sur une largeur de 9 pieds, formant un total de 20,372 pieds de bois, m.p.

Dépense pendant l'exercice de 1913-14: $437.20.

DALHOUSIE.

Dalhousie, comté de Ristigouche, est situé à la tête de la Baie-des-Chaleurs et à l'embouchure de la rivière Ristigouche, à 16 milles en aval de Campbellton. Il y a une population de 1,650 habitants et c'est un port où l'on expédie une grande quantité de bois de construction.

Le nouveau brise-lames, placé sur le côté de l'est du bassin où accoste le traversier, a été complété le 17 mai 1913 par M. T. P. Charleson qui l'a construit par contrat.

Dans le cours de l'exercice de 1913-14, les travaux exécutés consistèrent à clouer une partie du plancher, à poser les échelons inférieurs des échelles et à donner aux pièces de couronnement la deuxième couche de carbolineum.

Tel que complété, le brise-lames comprend une levée en pierre de 100 pieds de longueur avec une superstructure de traversines, solives, plancher et couronnement; une section principale, de 750·6 pieds de longueur, construite en chevalets de pilotis, remplis de fascines et de pierres, avec une palée en pilotis jointifs le long de la façade ouest; et une tête de quai en caisson de 150 pieds de longueur. La largeur du brise-lames est de 26·3 pieds à 27·3 pieds au sommet.

Le prix du contrat s'est élevé à $23,440.

Dépenses pendant l'exercice de 1913-14: $2,418.46, dont $33.46 pour l'inspection de l'ouvrage.

Jusqu'à présent, on a dépensé pour ce nouveau brise-lames la somme de $26,454.09, y compris les frais d'inspection et l'achat de l'emplacement du vieux quai.

Dragage.

Pendant la saison de 1913, on a continué le dragage dans le bassin de la traverse, en vertu du contrat avec la *Northern Dredging & Construction Co.,* entre le quai de la traverse et le nouveau brise-lames. On a passé un nouveau contrat avec la même compagnie pour l'enlèvement d'un banc ou récif près de l'extrémité extérieur du bassin, au quai de la compagnie *Dalhousie Lumber,* sur le côté ouest du même bassin.

En vertu du dernier contrat, le bateau-foreur a travaillé du 26 août au 27 novembre, et le rocher a été foré et enlevé au moyen d'explosif sur une étendue d'environ 108 pieds sur 65. La drague *Gray Loggie* a enlevé, entre le 4 et le 28 novembre,

la plus grande partie des déblais mous, formant 268·5 verges cubes, mesure prise sur place, de tout l'étendue, de 200 pieds sur 75, où du dragage est requis. On a enlevé aussi 653·2 verges cubes de roc brisé, mesure prise sur place, sur une étendue de 84 pieds sur 65 pieds. La profondeur atteinte est de 21 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Les prix du contrat sont $5 pour la roche et 30 centins pour les déblais mous, par verge cube, mesure prise sur place. Dépense totale, y compris l'inspection est $3,565.26.

Ce dragage a pour but de faire un bassin sûr pour les steamers prenant des chargements de bois et de pulpe au quai de la *Dalhousie Lumber Co.*

Le dragage du premier contrat a été fait entre le 17 et le 14 juillet, par le *Gray Loggie*. On a enlevé 14,948·8 verges cubes de déblais mous, y compris 124·3 vreges cubes allouées comme l'équivalent des billots à enlever. Le coût des travaux, selon les taux du contrat, 29.2 centins la verge cube, mesure prise sur les barges, y compris l'inspection, est de $4,482.55, en plus du coût du dragage de 27,760 verges cubes de déblais de la classe "B" et de 2 verges cubes de la classe "A", en vertu du même contrat en 1912.

Les travaux consistèrent à draguer sur une étendue de 180 pieds de largeur moyenne, de 410 pieds de longueur près du quai de traverse et 650 pieds de longueur au nouveau brise-lames, jusqu'à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Les 200 pieds inférieurs de cette étendue ont été dragués pendant 1913. Le tout forme des bassins au quai de la traveerse et au brise-lames pour les remorqueurs, les goélettes, les dragues, etc., et une place d'hivernement pour ces vaisseaux.

DIPPER-HARBOUR.

Dipper-Harbour est une place de pêche située sur la baie de Fundy, à 20 milles à l'ouest de Saint-Jean. La marée monte de 24 pieds.

En 1906, on construisit en ce lieu un brise-lames de 335 pieds de longueur, de 28 à 38 pieds de largeur et de 43 pieds de hauteur à son extrémité du large, pour offrir un abri aux bateaux de pêche.

En 1912, on a terminé la construction commencée en 1911, d'un prolongement en caissons de bois carré, à parements fermés, de 100 pieds de longueur et de 38 pieds de largeur au sommet.

Au cours de 1913-14, on a construit des marches et trois plates-formes de débarquement, ainsi qu'un hangar à marchandises de 20 x 30 pieds. Une partie du plancher du vieux quai a été renouvelée avec 7,000 pieds linéaires de madriers.

L'ouvrage a été commencé le 11 août et a été terminé le 16 septembre 1913.

Les dépenses ont été de $771.04.

DORCHESTER.

Dorchester est le chef-lieu du comté de Westmoreland, et une station du chemin de fer Intercolonial, à 27 milles au sud-est de Moncton.

En 1909, le ministère a construit un quai de 202 x 52 pieds, sur la rivière Mamramcook à Dorchester. Le vieux quai de rive le long du chemin de fer, de 200 pieds de longueur, passa sous le contrôle du ministère des Chemins de fer et Canaux en 1911.

Dans le cours de l'exercice de 1913-14, on a enlevé la vase qui s'était accumulée sur les fonds, où viennent accoster les vaisseaux à mer basse, en avant des quais, et on a placé des lits de fascines (de 40 x 15 pieds) à l'extrémité inférieure du quai neuf et à l'extrémité supérieure du vieux quai du chemin de fer. Il a été enlevé une quantité totale de 700 verges cubes de vase.

On a aussi retiré du fond une grande quantité de fer, etc., qui était tombée des steamers.

Les travaux ont été exécutés du 9 au 12 avril, du 23 avril au 2 mai, du 15 au 23 juillet, du 8 au 12 septembre, du 28 au 29 octobre et du 14 au 22 novembre.

Dépense dans le cours de l'exercice de 1913-14: environ $372.75.

Le 29 octobre 1913, un contrat a été adjugé à la *Island Dredging and Construction Co. Ltd.*, pour reconstruire et agrandir le vieux quai du chemin de fer.

L'ouvrage n'était pas encore commencé à la fin de l'exercice financier.

Le prix du contrat est de $15,400.

DUNHAM.

Dunham est situé dans le comté de King, sur le côté est de la rivière Saint-Jean, environ 25 milles au-dessus de Saint-Jean.

Du dragage était requis pour donner une plus grande profondeur d'eau en avant du quai, et a été fait à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

La drague *New Brunswick n° 1* de la *New Brunswick Construction Co.*, y a travaillé du 4 au 20 octobre 1913, et a dragué 12,683·2 verges cubes, mesurées sur place, de gravier, glaise et sable de la classe "B", à 28 centins par verge. Les dépenses totales pour l'année 1913-1914, y compris les frais d'inspection, ont été de $3,604.70.

DURHAM.

Le quai de Durham, comté de Ristigouche, fut construit en 1905 et 1906. Il est situé sur la Baie-des-Chaleurs, près des limites des comtés de Restigouche et de Gloucester.

En mai 1912, on a débarassé le quai des billots, des herbes marines et autres déchets qui s'y étaient accumulés par les tempêtes, sur une longueur d'environ 350 pieds par 4½ à 5 pieds d'épaisseur.

L'ouvrage, donné à l'entreprise, a coûté la somme de $40.

EDGETT'S-LANDING.

Edgett's-Landing, comté d'Albert, est situé sur le côté ouest de la rivière Petitcodiac, à 2 milles en bas du village de Hillsborough, sur le chemin de fer Albert-Southern. Le quai est en caissons de bois rond et carré, de 400 pieds de longueur, de 20 à 40 pieds de largeur et de 35 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. Les grandes marées y montent de 46 pieds. Le trafic qui se fait sur ce quai consiste entièrement en épiceries, en fourrage et en grain employé dans la localité, dont la population est d'environ 125 habitants.

Au cours de l'année 1913-1914, les soliveaux et le plancher de la tête du quai ont été renouvelés sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 40 pieds; dix nouvelles défenses, une pièce de couronnement et quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés dans l'ouvrage; les abords de 200 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, ont été réparés avec du bois, de la pierre et du gravier.

L'ouvrage a été commencé le 1er juillet et suspendu le 27 novembre 1913.

Les dépenses ont été de $966.07.

EVANDALE.

Evandale est situé à 30 milles de Saint-Jean, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean et environ 3 milles au-dessous de Hampstead.

Le dragage à cet endroit dut être fait à 11 pieds au-dessous de l'eau basse, afin de créer un bassin en avant du quai.

La drague *New Brunswick N° 1*, de la *New Brunswick Construction Co.*, a commencé l'ouvrage le 23 août 1913 et l'a fini le 10 septembre, après avoir enlevé 9,516.5 verges cubes, mesurées sur place. Les substances draguées étaient de la glaise et du roc.

Les dépenses totales y compris l'inspection, pour l'année finissant le 31 mars 1914, furent de $2,889.57.

FAIRHAVEN.

Fairhaven, île du Daim, comté de Charlotte, lieu de pêche bien abrité et port de relâche du paquebot-poste, est situé à 7 milles de Saint-André. La valeur annuelle des produits de la manufacture de sardines en conserves atteint $50,000. Le bateau *Viking* y arrête 6 fois par semaine. Il y a quelques années, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un quai sur chevalets de 199 pieds de longueur. Ce quai étant devenu en ruines, le gouvernement provincial répara les abords et une demande fut faite au ministère pour la reconstruction de la tête du quai.

Le 28 novembre 1912, on passa un contrat pour l'exécution d'une tête de quai en encaissement de bois rond, de 32 x 50 pieds, mesurage au sommet, relié au quai par une travée de 8 pieds. On élargira le quai primitif à son extrémité extérieure.

L'ouvrage fut commencé le 13 octobre 1913, et, le 16 janvier 1914, la tête du quai, avec une base de 58 pieds par 40 pieds, avait été construite jusqu'à la deuxième plate-forme à lest et la plate-forme mise en place. L'ouvrage fut suspendu pour l'hiver.

Les dépenses ont été de $2,220.00.

FREDERICTON.

Dragage.

Fredericton, comté de York, est situé sur la rive ouest de la rivière Saint-Jean, à 84 milles par eau de Saint-Jean.

Il s'agissait d'approfondir le chenal de cette rivière à 11 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Commencés le 15 juillet 1912, les travaux ont été interrompus le 7 novembre vu l'approche de la fermeture de la navigation.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $42,442.66.

L'ouvrage fut recommencé le 2 juillet et terminé le 11 août 1913.

Trois dragues furent employées à cet ouvrage, pendant la saison: *New Brunswick n° 1, Provincial n° 1,* et *Tanta Wanta;* 51,446.0 verges cubes, mesure de chaland, de sable, gravier et glaise, de la classe "B", ont été draguées. Cet ouvrage fut fait à l'entreprise par la *New Brunswick Construction Co.,* à 23 centins par verge cube, mesure de chaland. L'arpentage final a montré que le dragage n'avait pas été fait à la profondeur voulue et il reste encore 27,790 verges cubes, mesure de chaland, pour terminer l'ouvrage.

Les dépenses totales, y compris l'inspection, pour l'année terminée le 31 mars 1914, ont été de $12,131.58

GEROW'S.

La drague *New Brunswick n° 1* se rendit à Gerow's, qui est situé sur le côté est de la rivière Saint-Jean entre Wickham et Palmer, dans le comté de Queen, et y commença l'ouvrage le 21 août; 1,173.0 verges cubes, mesurées sur place, de vase, classe "B", furent enlevées et l'ouvrage fut terminé le 22 août.

GOOSE-CREEK.

Goose-Creek, comté de Saint-Jean, est situé à 22 milles à l'est de Quaco, sur la rive nord de la baie de Fundy. Une batture d'environ 100 pieds de largeur à haute mer et de 1,600 pieds de longueur abrite un étang d'une étendue de 1,800 pieds sur 900 pieds, qui reste à sec à basse mer. Une passe de 15 pieds de profondeur à haute mer, situé à l'extrémité est de la batture donne accès à l'étang.

Le bois fait en cet endroit atteint une valeur annuelle de $20,000. Afin de préserver la batture qui protège l'étang, le ministère a construit, en 1911-12 et 1912-13, un ouvrage de protection en pilotis et madriers, de 776 pieds de longueur, et un mur en caissons de 145 pieds de longueur et 10 pieds de largeur.

Un violent orage détruisit, au cours de l'hiver 1912-13, une partie de l'ouvrage en pilotis, qui a été remplacée en 1913-14, par un ouvrage de protection en caissons de 235 pieds de longueur, 14 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur avec remplissage en lest. On a aussi construit en éperon en pilotis de 91 pieds de longueur, avec 10 rangs de moises; trois et quatre rangs de moises ont aussi été placés sur deux autres éperons de 40 et 85 pieds de longueur respectivement. Cinq rangs de moises ont été placés sur 230 pieds de longueur de l'ancien ouvrage en pilotis; l'ouvrage de protection en pilotis a été solidement lié, et l'ancien ouvrage de protection en caissons sur 145 pieds de longueur et 10 pieds de largeur, a reçu 3 pieds de lest.

L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 24 octobre 1913.

Dépenses: $3,269.82.

GOOSEBERRY-COVE.

Gooseberry-Cove, comté de Saint-Jean, est situé à 23 milles par le chemin et à 14 milles par eau, à l'ouest de Saint-Jean. Les grandes mers ordinaires y montent de 25 pieds. Les gens de l'endroit possèdent douze bateaux de pêche et plusieurs pêcheurs y établissent leurs quartiers pendant la saison de la pêche au saumon. Afin de protéger les bateaux de pêche contre les vents du nord-est, le ministère a commencé en 1911-12, la construction d'un quai en caissons de bois rond, de 176 pieds de longueur. L'ouvrage fut construit jusqu'au niveau de l'eau haute sur une longueur de 123 pieds et une largeur de 15 pieds au sommet et partiellement lesté.

Au cours de l'année 1913-14, le quai fut élevé à sa hauteur définitive, à 4 pieds au-dessus de l'eau haute et lesté, et une tête de quai de 25 x 46 pieds fut construite jusqu'à la hauteur requise. Le quai a été terminé à l'exception du plancher, du couronnement et des défenses.

Les travaux furent commencés le 1er août et suspendus le 5 novembre 1913.

Dépenses: $3,326.23.

GRANDE-ANSE.

Grande-Anse, comté de Gloucester et station du chemin de fer Caraquet, est un établissement agricole et une pêcherie de 800 habitants environ. Ce lieu se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 28 milles au nord-est de Bathurst. La construction d'un môle à Grande-Anse pour offrir un abri aux bateaux de pêche a été commencée en 1876.

Pendant l'exercice 1913-14, on a poursuivi l'exécution d'un éperon pour protéger le havre du côté intérieur du brise-lames établi à Grande-Anse, contre les tempêtes de l'est et pour empêcher le sable d'y être entraîné et de remplir le havre.

On a commencé les travaux le 22 avril, et ils ont été continués, sans beaucoup d'intermission, du 1er juin jusqu'au 19 novembre 1913. L'éperon du brise-lames a été prolongé de 199 pieds, ou jusqu'à une longueur totale de 495 pieds et de 98 pieds de longueur respectivement. La largeur de cet éperon est de 12 pieds, au sommet. Des solives ont été posées sur une longueur d'environ 86 pieds. La partie du brise-lames construite en 1912, sur une longueur de 184 pieds, s'étant affaissée considérablement, a été remise de niveau en ajoutant un rang de traversines sur les vieilles solives et en mettant aussi de nouvelles solives. Une quantité additionnelle de lest a été placée; on a construit le plancher sur une longueur de 89 pieds, et placé 10 défenses. On a aussi acheté une partie du bois nécessaire à l'achèvement de l'ouvrage.

Dépense dans le cours de l'année de 1913-14: $3,789.38.

GRANDIGUE.

Grandigue, comté de Kent, est un village de pêcheurs et d'agriculteurs, situé à l'extrémité nord du port de Shédiac et à 7 milles au nord de Shédiac.

Le quai de Grandigue a été construit au commencement de 1912. Sa longueur primitive était de 352·7 pieds. En janvier 1913, on a commencé la construction d'un prolongement de 61½ pieds de longueur par 30·7 pieds de largeur, avec un "L" de 15 x 20 pieds. Les caissons de ce prolongement furent érigés jusqu'au niveau de la mi-marée et lestés sur place à travers la glace. Au printemps suivant, la débâcle de la glace a déplacé quelque peu cette structure particulièrement le caisson de l'aile. Au commencement de juin il a fallu enlever le lest de cette aile, et on a ajouté un caisson de 15 x 20 pieds et le tout a été rempli de lest. Tout le prolongement a été ensuite complété sur toute sa hauteur, avec solives, plancher, couronnement. La face extérieure a été lambrissée avec des madriers créosotés, de 4 pouces d'épaisseur, jusqu'à 2 et 2½ pieds du fond. On a employé environ 11,600 pieds m.p. de bois créosoté. Trois échelles, sept organeaux et trois palans avec poulies et cordes ont été placés sur le quai.

On a travaillé à cet ouvrage du 19 juin au 23 juillet, et du 27 novembre au 20 décembre 1913.

Dépense pendant l'exercice de 1913-15: $1,045.75.

GREEN-POINT.

Green-point, Beresford, est situé dans la baie des Chaleurs, à l'extrémité nord-ouest du comté de Gloucester, à 6 milles au nord de Petit-Rocher et 16 milles de Bathurst.

En 1913-14, des plans ont été préparés pour l'érection d'un brise-lames et pour faire un havre de refuge pour les bateaux de pêche, à Green-Point.

GUNTER'S.

Gunter's est situé dans le comté de Queen, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean, environ 9 milles au-dessus de Gagetown. Du dragage fut fait à cet endroit dans le but de nettoyer le bassin en avant du quai, jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse.

La drague *Tanta Wanta,* de la *St. John River Dredging and Construction Co.,* a commencé l'ouvrage le 25 juillet, mais après le dragage de 46·05 verges cubes, mesurées sur place, cette compagnie trouva l'ouvrage trop difficile et abandonna son contrat. La *New Brunswick Construction Co.* fut alors autorisée à terminer l'ouvrage à 30 centins par verge cube, mesurée sur place. La drague *New Brunswick n° 1* a commencé l'ouvrage le 12 août et l'a terminé le 16 du même mois, après avoir enlevé 2,243·3 verges cubes, mesurées sur place, de glaise et de roc, de la classe "B".

HARVEY-BANK.

Cet endroit est situé dans le comté d'Albert, sur la rivière Shepody, et est atteint par la marée venant de l'estuaire de la rivière Petitcodiac. Il y a un trafic assez considérable à cet endroit, consistant en bois, en marchandises générales et en produits de la ferme. En 1909, le ministère a acheté une propriété connue sous le nom de quai Dow, et l'a allongé en construisant des abords de 14 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, et une tête de quai de 40 x 30 pieds. Il y a 20 pieds d'eau, à l'eau haute, à la tête du quai.

En 1913-14, une dépense de $2,150 fut autorisée pour exhausser le quai de 3 pieds et pour le prolonger de 30 pieds à l'intérieur.

Aucun travail n'a été fait et aucune dépense n'a été encourue pendant l'exercice financier.

HATFIELD'S-POINT.

Hatfield's-Point est situé sur la rive nord de la baie de Belle-Isle, comté de King, près de Springfield.

La drague *Beacon Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Co.* a été employée à cet endroit en novembre 1912, et a enlevé 1,350 verges cubes, mesure de chaland, de substances de la classe "B". Ce dragage fut fait dans le but de faire un chenal et une entrée au quai, à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse. A la fin de cet ouvrage, on s'aperçut qu'il était désirable de prolonger ces travaux dans l'intérêt d'un grand moulin en construction, mais la navigation étant fermée on laissa cet ouvrage pour la saison suivante.

L'ouvrage fut pris le 23 mai par la drague *New Brunswick n° 1* de la *New Brunswick Construction Co.,* et terminé le 27 juin 1913, après le dragage de 20,235·0 verges cubes, mesure de chaland (15,176·25 verges cubes mesurés sur place), de substances de la classe "B", à 30 centins par verge. En face du quai, 3,000 verges cubes ont été draguées et jetées par dessus bord à 20 centins par verge. Les substances enlevées étaient de la vase.

Les dépenses totales, y compris l'inspection, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914, ont été de $5,079.25.

HOPEWELL-CAPE.

Hopewell-Cape, comté d'Albert, a une population d'environ 500 habitants, et est situé à l'embouchure de la rivière Petitcodiac, à la tête de la navigation en eau profonde. Du granit pour une valeur de $25,000 et un demi-million de pieds de bois sont expédiés annuellement de cet endroit. Les grandes marées montent de 45 pieds. Le quai inférieur à Hopewell-Cape a 583 pieds de longueur et 22 pieds de largeur. Le quai supérieur a 460 pieds de longueur, de 22 à 35 pieds de largeur, avec une tête de quai de 35 par 50 pieds.

En 1913-14, le chemin d'accès et les escaliers furent améliorés. On a placé sur le quai inférieur 25,000 pieds de plancher, mesure de planche. Le chemin d'accès au quai fut amélioré; les pièces de couronnement et une partie des défenses furent remplacées; le lit des vaisseaux, à côté du quai, fut amélioré et nivelé et de nouveaux boulons avec anneaux furent placés sur l'ouvrage. Un hangar à marchandises, de 12 par 20 pieds, fut construit sur le quai, entièrement couvert en bardeaux, et la porte et les garnitures furent peinturées. Une échelle fut remplacée.

Les travaux furent commencés le 2 juin et suspendus le 2 novembre 1913; ils furent repris en mars 1914.

Dépenses: $1,825.57.

HOPEWELL-HILL.

Cet endroit est situé dans le comté d'Albert, sur la rivière Shepody, un bras de la rivière Petitcodiac, à 3½ milles d'Albert par la voie publique. On exporte annuellement de cet endroit dix millions de pieds de bois. L'agriculture et le commerce du bois sont les deux principales industries de la population, qui est d'environ 700 habitants.

En 1901, le gouvernement y a bâti un quai, ayant une longueur totale de 101 pieds, consistant en des abords en pierre de 24 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur au sommet, en deux piles de 20 x 40 pieds et deux travées intermédiaires de 15 pieds. Les piles sont en caissons à parements ouverts, avec plancher sur le sommet et défenses sur les côtés. La chaussée d'accès au quai a 500 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet et est composée de rangs alternatifs de fascines et de glaise. Les grandes mers montent de 41 pieds.

Au cours de l'année 1913-14, le vieux sommet du quai a été enlevé et la partie qui s'était affaissée sur 39 pieds de longueur, a été élevée d'une hauteur moyenne de 3

pieds. Tout le quai a été pavé en neuf. Un hangar à marchandises a été construit sur le quai et des réparations ont été faites au lit des vaisseaux. Au cours du mois de février, on a acheté du bois pour améliorer le chemin d'accès au quai.

L'ouvrage a été commencé le 26 juin et terminé le 6 nombre 1913.

Dépenses: $1,399.49.

ISLAND-RIVER.

Island-River, dans le comté de Gloucester, est un établissement agricole et de pêche, sur la Baie-des-Chaleurs, situé sur la rive nord-ouest de l'île Shippagan.

Le 20 octobre 1913, on a passé un contrat avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.*, pour creuser un chenal d'environ 50 pieds de largeur et 2,100 pieds de longueur, à 4 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à travers une large batture longeant le rivage, afin de permettre aux bateaux pêcheurs de se mettre à l'abri, en dedans de la batture et de décharger leur poisson. Le prix du contrat est de 40 centins la verge cube, mesure prise sur les barges, et le montant total du dragage à faire est de 17,000 verges cubes.

Entre le 13 et le 27 septembre, la drague *Prince Louis* a été engagée sur ces travaux, mais n'a été employée à draguer que durant 3 jours seulement, le 22, 23 et le 26, lorsque 327 verges cubes de sable a été enlevé.

Dépense, y compris $35 pour l'inspection, $122.80.

KOUCHIBOUGUAC.

On pénètre dans le havre de Kouchibouguac, comté de Kent, par une passe difficile ou goulet à travers le cordon littoral sablonneux qui séparé la large nappe d'eau du havre, du détroit de Northumberland. L'entrée se trouve à 12 milles environ au nord de Richibouctou et à 18 milles au sud de la baie Miramichi.

Dans ces derniers temps, la mer a créé de nouvelles passes en ce lieu, lesquelles en diminuant la vitesse du courant dans l'entrée principale, en a amoindri la profondeur d'eau par la même action. En 1908-1909, on a établi des barrages à l'entrée du havre pour fermer les nouvelles passes, exhausser les petites passes et empêcher la réouverture de faux chenaux.

En 1913-1914, le premier barrage a été exhaussé d'environ 4 à 5 pieds sur une longueur de 520 pieds, au moyen de fascines et de pierres placées entre les pilotis, et le nouveau barrage qui s'était affaissé et endommagé, fut surélevé en y ajoutant 6 matelas en fascines de 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur. Sur une longueur de 296 pieds, à l'extrémité nord, on a ajouté des fascines dans les espaces de 6 à 7 pieds de largeur laissés entre les pilotis.

Un barrage de structure légère, de 300 pieds de longueur, formé de pieux et de fascines, a été construit entre les deux barrages. Au sud des barrages on a érigé un ouvrage massif et solide, de 1,312 pieds de longueur, avec des pilotis de 14 pieds de longueur; 332 pilotis ont été enfoncés en deux rangs espacés de 6 pieds, les pilotis étant posés à 8 pieds d'espace dans chaque rang.

Trois rangs de moises ont été boulonnés longitudinalement sur les pilotis, et l'intérieur de l'ouvrage a été rempli de fascines chargées de pierre.

On a travaillé à cet ouvrage du 24 juin au 10 septembre.

Dépense pendant l'année de 1913-1914: $3,499.52.

LÉONARDVILLE

Léonardville est une pêcherie qui se trouve sur la rive est de l'île du Daim (laquelle fait partie du comté de Charlotte), à 3 milles de l'anse des Seigneurs et à 2 milles de l'anse du Chocolat. Trente bateaux-pêcheurs de sardines, de 8 à 12 pieds

de tirant, appartiennent à la pêcherie de Léonardville, dont les environs comptent 60 familles.

En 1909-10, le ministère construisit un appontement long de 303 pieds d'une extrémité à l'autre, composé d'un abord sur chevalets long de 143 pieds; d'un abord sur pilotis, long de 120 pieds, et d'une tête en encaissement de 60 pieds sur 40.

En 1913-14, 139 billots et 202 parties de vieux billots ont en été enlevés des environs du quai et charroyés en eau profonde. Un hangar à marchandises, de 12 x 20 pieds, et deux potences furent construits sur le quai; l'ouvrage en fer du plan incliné fut réparé. Des matériaux pour un plan incliné flottant, consistant en un chaland et un pont, ont été achetés et la moitié du plan incliné était construite à la fin de l'exercice financier.

L'ouvrage fut commencé le 5 mai, suspendu le 6 août 1913 et repris en mars 1914.

Dépenses: $342.91.

L'ÉTANG.

L'Etang est situé sur le havre du même nom à environ 5 milles de Saint-Georges. La population est d'environ 200 habitants et vit de la pêche. Le quai en ce lieu a été construit, en premier, par le gouvernement provincial, mais il a été réparé et prolongé il y a quelques années par le ministère. Sa longueur actuelle est de 251 pieds sur une largeur moyenne de 16 pieds, et les dimensions du massif de tête sont de 28 x 17 pieds. On trouve une profondeur d'eau de 21 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées à son extrémité du large.

En 1913-14, l'ouvrage en chevalets endommagé fut remplacé par deux nouveaux caissons et trois travées; la tête du quai fut nivelée. Des soliveaux et des pièces de couronnement ont été placées sur le quai sur une distance de 110 pieds, et 12 défenses ayant une longueur moyenne de 20 pieds furent posées sur les piles en caissons. Le lit des bateaux, le long du quai, a été amélioré.

L'ouvrage fut commencé le 17 juin et terminé le 18 septembre 1913.

Dépenses: $1,220.78.

LITTLE-BLACK-RIVER.

La Little-Black-River, dans le comté de Northumberland, se jette dans la rivière Black principale, à environ deux milles en haut de son embouchure, sur le côté sud de la baie Miramichi, et à environ 18 milles de Chatham.

Afin de redresser et d'améliorer le chenal pour épargner partout les dépenses et les délais dans le transport des radeaux et des chalands dans la rivière, on a passé un contrat, le 21 juillet 1913, avec M. F. A. Fowlie, pour enlever 31,700 verges cubes, contrat, le 21 juillet 1913, avec M. F. A. Fowlie, pour enlever 31,700 verges cubes

Les travaux ont duré du 18 juillet au 27 septembre, et la drague *Fowlie* a enlevé 21,929.65 verges cubes de matériaux, mesure prise sur les barges, en creusant une coupe de 1,300 pieds de longueur, sur 35 à 45 pieds de largeur, à une profondeur de 2 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Cette coupe est pratiquée à travers la batture afin d'enlever le coude pointu du chenal, immédiatement en haut de l'embouchure de la rivière, et une seconde coupe a été faite, de 800 pieds de longueur et 30 pieds de largeur sur 5 pieds à eau basse, à travers le deuxième coude. De cette dernière coupe jusqu'au pont du grand chemin, le chenal a été creusé, sur une distance de 600 pieds, sur une profondeur de 5 pieds à eau basse et une largeur de 30 pieds. Les 100 pieds supérieurs de ce chenal ont été élargis à 90 pieds, sur une profondeur de 5 pieds à l'eau basse, formant un bassin de virage pour les chalands.

Dépense, y compris $364.38 pour inspection, $8,039.76.

LITTLE-DIPPER-HARBOUR.

Cet endroit est une station de pêche située dans le comté de Saint-Jean, à 20 milles au sud-ouest de Saint-Jean et à 1½ mille, par eau, de Chance-Harbour.

Le 15 décembre 1913, un contrat fut accordé à la *Maritime Dredging and Construction Co.*, pour la construction d'un brise-lames en caissons, de 454 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 8 pieds. Cet ouvrage a pour but de fermer l'espace qu'il y a entre l'île Crow et la terre ferme et de protéger les petits quais, ainsi que les différents bateaux.

L'ouvrage ne sera pas commencé avant le prochain exercice financier.

Un montant de $50 a été accordé à M. David Thompson en paiement du terrain requis pour le droit de passage.

LITTLE-GULLY (PETIT-GOULET).

Little-Gully (Petit-Goulet), comté de Kent, ainsi appelé à cause d'une passe à travers la rive, à l'extrémité sud du havre de Richibouctou, à trois milles environ de l'entrée principale, a servi pendant longtemps de passage aux bateaux de pêche pour entrer dans le havre.

Cependant, durant les dernières années, le sable mouvant de la grève avait fini par fermer complètement le goulet. L'année dernière, il fut décidé d'ouvrir ce passage de nouveau.

Du 15 au 23 avril 1913, des tranchées ont été creusées dans les battures de sable, sur une largeur de 10 pieds environ par 3 à 4 pieds de profondeur, sur une longueur totale de 400 pieds, afin de procurer une entrée temporaire aux bateaux. Mais le courant intérieur n'était pas suffisamment fort pour garder les coupes en bon état, et elles furent bientôt remplies de sable comme auparavant.

Des arpentages ont été faits dans le but de déterminer l'étendue du dragage et le genre de travaux nécessaires pour ouvrir le Petit-Goulet.

Dépense pendant l'exercice de 1913-14: $221.50.

PETITE-LAMÈQUE (LITTLE-LAMÈQUE).

Petite-Lamèque, comté de Gloucester, est un établissement de pêcheurs sur l'île de Shippigan, à 4 milles au nord de Lamèque. La pêche de la morue et du homard en cet endroit rapporte annuellement une valeur d'environ $25,000.

Le 30 avril 1912, un contrat, au montant de $24,890, a été adjugé à M. H. G. Beresford, de Saint-Jean, pour la construction d'un quai à Petite-Lamèque.

Les travaux commencés le 21 mai 1913 ont été suspendus le 9 février 1914. A cette date, le quai était tout complété à l'exception des organeaux, de quelques boulons à enfoncer dans les défenses, le plancher, le couronnement, etc., et de quelques autres petits ouvrages de détail.

Ce quai comprend une pile près du rivage, ayant 120 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, 28 caissons de 25 x 20 pieds et 29 travées de 20 pieds x 20 pieds, un caisson de 25 x 30 pieds, une travée de 20 x 30 pieds, et une tête de quai de 30 x 50 pieds.

Les dépenses pour l'année 1913-14, et le montant total payé jusqu'à cette date ont été de $22,875.50, y compris $654.50 pour l'inspection des travaux.

LOGGIEVILLE.

Loggieville, comté de Northumberland, est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à 5 milles au-dessous de Chatham. C'est le terminus de l'embranchement Fredericton de l'Intercolonial. Entre le 7 et 17 juin, du dragage fut fait par la drague *Bayward*, d'après un contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.*, le long du côté est du quai du gouvernement, afin de former un bassin pour les chalands, goélettes,

etc., de 126 pieds de longueur par 130 pieds de largeur, avec une profondeur de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Les déblais enlevés, en dedans des lignes et niveaux tracés, se montèrent à 4,155 verges cubes, mesurés sur place, à 30 centins par verge cube, ce qui, comprenant $30.80 pour l'inspection, forme un total de $1,246.50.

Les quantités enlevées et mesurées dans les chalands furent de 6,129 verges cubes, car un dragage considérable fut fait au-dessous du niveau.

LORD'S-COVE.

Cet endroit est une petite station de pêche, sur l'île Deer (comté de Charlotte), et un point d'arrêt pour les bateaux faisant le service entre St-Stephen, St-Andrews, Eastport et d'autres points sur la baie de Passamaquoddy. Le ministère y a commencé, en 1900-01, la construction d'un quai pour offrir des facilités aux bateaux. C'est un ouvrage en chevalets et pilotis, de 328 pieds de longueur et 21 pieds de largeur, avec une tête de quai de 50 x 40 pieds, baignant dans 29 pieds d'eau, à mer haute. L'abord en pierre a 28 pieds de longueur.

Au cours de l'exercice 1913-14, les pièces de couronnement et une partie des soliveaux ont été enlevés et remplacés et le quai a été réparé de manière à être utilisé par le trafic. Au cours de février 1914, vingt-cinq pilotis, de 35 à 55 pieds de longueur ont été achetés pour améliorer le quai à la prochaine saison.

Les travaux ont été commencés le 1er août et terminés le 30 septembre 1913.

Dépenses: $1,442.

LORNEVILLE.

Lorneville, comté de Saint-Jean, est un établissement de pêche bien connu, situé à 10 milles à l'ouest de Saint-Jean. En cet endroit il y a environ 80 bateaux employés à la pêche du saumon. La population de ce poste est d'environ 300 habitants. Les grandes marées montent de 25 pieds.

En 1909, le ministère a construit en cet endroit un quai-brise-lames comprenant: des abords en caissons de bois rond, lambrissés à l'extérieur, ayant 300 pieds de longueur et 24 pieds de largeur au sommet; et une tête de quai, de 100 pieds de longueur par 32 pieds de largeur, qui fut séparée du corps principal du quai dans une tempête.

Le 27 août 1912, un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement du brise-lames, consistant généralement en une structure en caissons remplis d'un lest en pierre, se raccordant aux abords et recouvrant la tête de quai, donnant ainsi à celle-ci une forme irrégulière avec des côtés de 142, 31, 87, 100 et 83 pieds de longueur, respectivement. Le quai a une hauteur de 54 pieds à l'extrémité du large, et il y a une profondeur de 4 pieds d'eau, à marée basse, à la façade antérieure.

Les travaux commencés le 24 mars ont été complétés le 29 novembre 1913.

Dépenses: $35,589.68.

MCALPINE.

McAlpine est situé sur la rive est de la rivière Saint-Jean, à environ 14 milles de Saint-Jean et 40 milles au-dessous de Fredericton, dans le comté de Queen. Du dragage fut fait à cet endroit pour nettoyer le bassin en avant du quai, jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse.

Après avoir terminé l'ouvrage à Gunter, la drague *New Brunswick n° 1* se rendit à McAlpine où l'ouvrage fut commencé le 18 août et terminé le 20 août; 1,156·6 verges cubes (mesurées sur place) de glaise et de roc, classe "B", furent enlevées à 30 centins par verge cube.

MACES-BAY.

Le bassin de Belas, une anse de la baie Maces, qui se trouve à 25 milles à vol d'oiseau, à l'ouest de Saint-Jean, mais à une plus grande distance par la voie de terre, est protégée contre les tempêtes de l'océan par une grève s'étendant sur une longueur de 1,700 pieds, et est à sec à marée basse.

L'ouvrage, commencé en 1909-10, consiste en un quai en caisson en bois rond, à piles et travées, de 156 pieds de long, comprenant un ouvrage en caisson de 118 pieds de longueur et des abords en pierre de 38 pieds de longueur et 17 pieds de largeur. Il y a 14 pieds d'eau à la tête du quai.

Pendant le mois de septembre de 1913, on a posé six nouvelles défenses sur la façade du quai.

Dépenses: $51.75.

MARBLE-COVE.

Marble-Cove est un endroit situé sur la rive est de la rivière Saint-Jean, juste au-dessus des chutes Réversibles, dans le comté de Saint-Jean.

Du dragage fut fait afin d'ouvrir dans l'anse une entrée de 11 pieds de profondeur, et de nettoyer une petite partie du bassin, à 7 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse.

La drague *New Brunswick n° 1* de la *New Brunswick Construction Co.* a commencé l'ouvrage le 29 mars 1913 et l'a terminé le 7 mai 1913, après avoir enlevé 15,870·6 verges cubes, mesurées sur place, de la classe "B", à 24 centins par verge, au coût de $3,809.42. Une épave fut aussi enlevée après 16½ heures d'ouvrage à $19 par heure, au coût de $313.50, formant une dépense totale de $4,122.92. En 1912-13, du 29 au 31 mars, la drague a enlevé 976·1 verges cubes, mesurées sur place, laissant 14,894·5 verges cubes, mesurées sur place pour 1913-14.

Les dépenses totales pour l'année finissant le 31 mars 1914, y compris l'inspection, ont été de $3,887.94.

MILLS-POINT.

Mills-Point, comté de Northumberland, est situé du côté sud de la baie Miramichi, à 27 milles environ de Chatham.

Pendant l'exercice de 1913-14, on a renouvelé quelques madriers brisés dans le plancher du quai. Ces réparations ont coûté $5.50.

Dépense totale jusqu'à date: $20,740.93.

BAIE MIRAMICHI.

La batture Horse-Shoe se trouve à l'entrée de la baie intérieure Miramichi, entre Portage et les îles Fox. Le *Lump* s'étend dans la baie extérieure à environ 2 milles à l'intérieur de l'extrémité du large du chenal des bateaux. La distance entre ces deux battures est d'environ 4 milles. Ces battures étaient les pires obstacles à la navigation pour l'expédition du trafic sur la rivière Miramichi; pour lequel, en 1912, on employait 498 vaisseaux de 192,040 tonnes.

Au Horse-Shoe, du dragage a été fait en 1910 et en 1911, ainsi qu'à différents temps, pendant les années précédentes, afin de creuser un chenal de 200 à 250 pieds de largeur, à travers la batture, qui a une longueur de 4,5000 pieds et une profondeur de 22 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Plusieurs endroits sur les battures ont été creusés par la drague *Restigouche,* pendant la saison dernière, mais l'ouvrage n'a pas été complété. En général, la profondeur est de 20 pieds à eau basse des grandes marées ordinaires.

Au *Lump,* le dragage, en 1910, 1911 et 1913 a produit une profondeur de 22 pieds sur toute la batture, dans une coupe de 300 pieds de largeur. Cette batture est d'environ 1 mille de longueur.

Le *Restigouche* ou drague *n 3* a travaillé sur le *Lump,* entre le 24 et le 30 juillet, le 6 et le 7 août, et le 15 août 1913, enlevant 19,698 verges cubes de sable fin. Sur le Horse-Shoe, cette drague a travaillé entre le 31 juillet et le 5 août, le 8 et le 14 août et le 16 et 22 août 1913, enlevant 28,144 verges cubes de sable et de gravier.

MISCOU.

L'île de Miscou, dont la longueur est de 9 milles et la largeur de 4½ milles, se trouve à l'angle nord-est extrême de la province du Nouveau-Brunswick. La population de l'île, de 500 habitants environ, s'occupe principalement de la pêche qu'ils exploitent sur une grande échelle.

En 1905, on a construit un quai public dans le havre de Miscou, qui est le lieu principal du débarquement sur l'île.

En 1911 1912, le quai a été prolongé jusqu'à une longueur totale de 1,776 pieds.

Cependant, la profondeur de l'eau se trouvant encore insuffisante pour permettre aux vaisseaux d'arriver au quai en tout temps de la marée, il fut proposé d'entourer par une palée en pilotis les deux caissons formant la tête du quai et de draguer ensuite des bassins d'amarrage et dans les alentours du quai.

On a fait des travaux du 10 décembre 1913 au 30 janvier 1914 et du 6 au 11 mars. A cette date, 150 pilotis de 28 pieds, avaient été enfoncés en travers de l'extrémité extérieure du quai, et le long des côtes des deux caissons extérieurs et des travées, formant une longueur totale de 200 pieds.

Dépense pendant l'exercice de 1913-14: $890.03.

MISPEC.

Mispec, comté de Saint-Jean, à 8 milles à l'est de Saint-Jean, est un estuaire étroit pénétrant dans la côte rocheuse de la baie de Fundy, et ressentant l'effet des marées. A sa tête a été construit un moulin à pulpe. Le ministère a érigé deux quais à Mispec pour l'avantage des barges qui font le service du moulin à pulpe. Le quai de l'est a 228 pieds de longueur, 34 pieds de largeur au sommet et 30 pieds de hauteur. Le quai du côté ouest a 198 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et 23 pieds de hauteur à la marée haute.

En 1913-14, la façade en talus du quai de l'est a été réparée sur une longueur de 40 pieds en renouvelant les pièces de parement doubles et les pièces de lambrissage. On a aussi remis à neuf 8 défenses qu'une tempête avait enlevées.

L'ouvrage commencé le 19 mai a été complété le 16 juin 1913.

Dépense: $649.53.

NEGUAC.

Neguac, comté de Northumberland, se trouve au fond nord-est de la baie de Miramichi, à 27 milles environ de Chatham.

Le quai public construit par le ministère de 1892 à 1894, est le point terminal du service journalier du bateau à vapeur sur la rivière et on y décharge les marchandises en destination des districts de Neguac, Tabusintac, etc.

Du 21 juin au 20 août 1913, un caisson, qui avait été construit avec 9 rangs de hauteur en 1912-13, pour agrandir la tête du quai, fut mis en place, rempli de lest, exhaussé à sa pleine hauteur et relié au vieux quai par une travée de 62 x 18 pieds. La tête du quai est de 62 x 20 pieds au sommet, et d'environ 15¾ pieds de hauteur.

Dépense pendant l'exercice de 1913-14: $1,238.30.

NEWCASTLE.

Newcastle, le chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi à environ 17 milles de son embouchure.

Au cours de l'exercice 1913-14, des plans de contrat ont été préparés pour un nouveau quai en eau profonde pour faciliter l'expédition par le chemin de fer Intercolonial et pour le commerce général du bois, etc.

Dragage.

Les quais Park, Desmond, Richie et Russell se trouvent ensemble au centre de la ville faisant face à la rivière, et ont une longueur totale de 304 pieds.

Pendant 1913, en vertu d'un contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.,* un bassin a été creusé le long de la face des quais, de 325 pieds de longueur, 60 à 70 pieds de largeur et de 21 à 22 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. A l'intérieur de ce bassin et plus près du quai Park, on a dragué sur une étendue de 130 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 17 à 22 pieds de profondeur, pour faire un bassin pour les vaisseaux transportant le bois, le charbon, le sel, etc.

La drague *Hayward* a travaillé du 26 au 29 mai, et la *Invader,* le 3 et le 4 juin et du 12 juin au 15 juillet, enlevant 9,734 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, de l'intérieur des lignes et des niveaux, ou un total de 15,371·6 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Dépense, y compris $108.25 pour inspection, $3,028.25.

NORTH-HEAD.

North-Head est le port principal de l'île de Grand-Manan, c'est un poste de pêche célèbre et forme partie du comté de Charlotte. Il est situé à 24 milles au sud de Saint-André, et à 48 milles de Saint-Jean. Un quai, connu sous le nom de quai Dixon, à Flagg's-Cove, près de North-Head, a été acheté par le ministère, en 1906-07, qui, depuis, l'a réparé et prolongé. Le quai brise-lames actuel comprend un ouvrage en caissons de bois carré, de 400 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, ayant une façade en talus sur le côté de l'est, à la marée basse, il y a 11 pieds d'eau à l'extrémité du large.

Les grandes marées montent de 23 pieds. Le 28 novembre 1912, un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement du brise-lames actuel, de 100 pieds de longueur au centre par 38 pieds de largeur au sommet; l'ouvrage devant être en caissons de bois carré, lambrissés sur la face du large. Les travaux commencés le 17 avril ont été complétés le 4 décembre 1913.

Dépense: $31,641.91.

RIVIÈRE MIRAMICHI (NORD-OUEST).

Les battures sont situées sur les 4 milles supérieurs de la partie navigable, de 11 à 15 milles en haut de Newcastle. Une grande quantité de bois et de provisions et marchandises pour les marchands de bois, etc., est transportée sur la rivière au moyen de radeaux ou de chalands, et une profondeur d'au moins de 5 pieds à l'eau basse est requise pour les rémorqueurs ainsi que pour le steamer de la rivière faisant un service quotidien jusqu'à la tête de la navigation.

Le 18 août 1913, on a passé un contrat avec M. Peter England pour draguer la rivière sur une étendue de 19,900 verges cubes de sable, de déchets de moulin, etc. Le prix du contrat est de 37 centins la verge cube, mesure prise sur les chalands.

En vertu de ce contrat, la drague *Peter England* a travaillé du 19 août au 1er novembre 1913, pour creuser une coupe de 100 pieds de largeur, 770 pieds de longueur et de 5 à 6 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à travers

la batture inférieure, appelée la *Mullin's Wharf Bar,* où le chenal traverse la rivière. Une coupe, de 70 à 100 pieds de largeur, de 1,320 pieds de longueur avec une profondeur de 4·5 à 6 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées ordinaires, a été pratiquée dans la deuxième batture, à Cassilis, mais le dragage sur cette batture n'a pas été complété, sur une petite étendue où il y a encore des profondeurs de 4·5 à 5 pieds. La quantité de déblais enlevée, à la batture inférieure, est de 4,016·9 verges cubes, mesure prise sur les barges. Le reste du dragage requis est sur les deux battures supérieures.

Le coût des travaux, y compris $180.50 pour l'inspection, $4,988.21.

OROMOCTO-SHOALS.

Oromocto-Shoals est situé dans le comté de Sunbury, environ 12 milles plus bas que Fredericton, sur la rivière Saint-Jean.

Ce dragage a été fait en vue de creuser le chenal jusqu'à 12 pieds au-dessous de l'eau basse.

La drague du ministère *N° 12* a commencé l'ouvrage le 2 septembre 1913 et a suspendu l'ouvrage le 8 novembre, après avoir dragué 32,810 verges cubes de sable, mesure de chaland.

PERRY-POINT.

Perry-Point est situé sur la rive nord de la rivière Kennebecasis dans le comté de King.

Le dragage y fut commencé le 2 novembre 1913 et suspendu à la fin de la navigation après l'enlèvement de 19,758.6 verges cubes, de la classe "B", à 19½ centins par verge, et l'enlèvement d'un vieux pilier contenant environ 333 verges cubes, et qui fut payé au taux de $26.03 par heure. Les substances draguées étaient de la vase, de la glaise, du gravier et de la sciure de bois.

L'ouvrage fut commencé le 23 mai et terminé le 4 juin 1913. Ce dragage fut fait afin d'ouvrir un chenal d'environ 1,900 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur. 14,615.4 verges cubes de la classe "B", furent enlevées à 19½ centins par verge cube. L'ouvrage fut fait par la drague *Beacon Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Co.*

Les dépenses totales pour l'année terminée le 31 mars 1914, y compris les frais d'inspection, ont été de $2,888.67.

POINTE-DU-CHÊNE.

Pointe-du-Chêne, comté de Westmoreland, se trouve sur la rive sud-est du havre de Shédiac. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial. Pendant l'été le vapeur *Empress* fait le service régulier entre cette localité et la ville de Summerside, Ile-du-Prince-Edouard.

Entre le 17 juin et le 22 septembre 1913, le mur de soutènement en pilotis, construit en 1912 en arrière le quai de lest, afin d'empêcher que le gravier, etc. ne soit déposé dans le havre, a été rempli avec des fascines et de la pierre et fini avec du gravier provenant du nivellement de l'intérieur du quai. Le mur de soutènement a 255 pieds de longueur et l'espace en arrière, qui a été remplayé jusqu'au niveau du quai de lest, a environ 35 pieds de largeur.

La pierre déposée pendant les années précedentes le long de l'extérieur du brise-lames intérieur, de 600 pieds de longueur, a été posée de nouveau pour former une pente régulière. Des défenses ont été placées autour du petit caisson à l'extérieur du brise-lames du large et des pilotis créosotés ont été enfoncés en travers du bout du brise-lames.

Dépenses pour l'exercice 1913-1914, $980.45.

POINTE-SAPIN.

Pointe-Sapin, comté de Kent, est une colonie de pêcheurs et d'agriculteurs, de 300 habitants, située sur la rive du détroit de Northumberland à 8 milles environ au sud de l'entrée de la baie Miramichi. Cet endroit se trouve à 34 milles environ par la voie de terre du chemin de fer le plus rapprochée, et conséquemment dépend de la navigation pour le transport. La valeur des pêcheries à Pointe-Sapin, est de $20,000 à $30,000 environ annuellement.

Au printemps de 1913, on a enlevé les moules de bois autour du brise-vagues en béton du brise-lames, qui a été construit par contrat l'année précédente. Le montant de $13 a été dépensé pour du lest supplémentaire placé à l'extérieur du brise-lames pour remplir un trou dans le fond où le courant emportait le sable, etc., sous les travaux.

RIVIÈRE-AU-PORTAGE.

La Rivière-au-Portage, dans le comté de Kent, est un petit ruisseau qui se jette dans le détroit de Northumberland, à environ 5 milles au sud de Pointe-Sapin et 6 milles au nord de Kouchibougouac.

On propose de faire un barrage à l'embouchure de la rivière dont le cours est tortueux, peu profond et instable et de couper une entrée à travers la grève de sable, qui sera protégée au moyen de brise-lames et de travaux de protection et qui créera un havre sûr et commode pour les bateaux-pêcheurs et qui facilitera le remorquage de quantités considérables de bois. La valeur annuelle du commerce du poisson et du bois est d'environ $23,000.

Au cours de l'exercice 1913-1914, une sonnette fut installée et 224 pilotis furent enfoncés pour les travaux de protection sur une longueur de 320 pieds au sud et 344 pieds au nord du nouveau chenal projeté; 150 liernes ont été boulonnés aux pilotis principaux et aux pilotis de support en arrière; deux moises de 6 et 8 pouces ont été placées sur chaque côté, et un lambrissage en pilotis de 3 pouces a été enfoncé sur une longueur de 226 pieds. Des fascines ont été posées sur une longueur de 1,900 pieds pour le matelas et 15 verges cubes de sable ont été enlevées du bout du large de l'entrée projetée. Une bâtisse de 16 x 18 pieds pour loger les hommes et une étable de 13 x 14 pieds ont été construites.

L'ouvrage a duré du 1er au 18 août, du 2 au 8 septembre, du 15 septembre au 11 octobre, du 22 au 24 octobre et du 28 octobre au 3 décembre.

Dépense pour l'exercice 1913-1914, $1,968.35.

PUBLIC-LANDING.

Public-Landing est situé sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean, à environ 12 milles au-dessus de Saint-Jean.

On a dragué à cet endroit pour donner une plus grande profondeur d'eau sur les côtés du quai.

La drague *New Brunswick n° 1*, de la *New Brunswick Construction Co.*, y a travaillé du 24 au 28 octobre.

Mille quatre cent quatre-vingt-neuf verges cubes, mesurées sur place, de pierres, sable et vase de la classe "B", ont été enlevées, à 28 centins par verge.

Les dépenses totales, y compris l'inspection, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914, ont été de $436.34.

QUACO.

Saint-Martin ou Quaco, comté de Saint-Jean, tel qu'on désigne indifféremment ce village, est situé à 32 milles à l'est de Saint-Jean. C'est le point terminal d'une ligne

secondaire de chemin de fer, et plusieurs scieries y ont été établies. On expédie annuellement de cet endroit cinq millions de pieds de bois, sans compter les envois de la *Pejepscot Paper Company*. Afin de mettre en sûreté plusieurs vaisseaux, à basse mer, on a construit, en dedans de la marque des basses eaux et de chaque côté de la sortie d'une petite rivière au courant modéré, une jetée en encaissement à parements jointifs. La jetée établie du côté est a 554 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et elle atteint une profondeur d'eau de 33½ pieds à haute mer. La jetée ouest a 302 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au couronnement, avec talus de 1 dans 1. Les grandes marées sont à 30 pieds et laissent l'ouvrage à sec aux deux tiers du jusant, s'en éloignant d'un quart de mille à basse mer.

Le 19 mai 1913, un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai, comprenant deux murs en caissons de 230 pieds et de 195 pieds de longueur, respectivement, par 20 pieds de largeur, formant un angle droit. L'espace inclus dans ces murs sera rempli de gravier et de terre. L'ouvrage a été commencé le 21 mai 1913 et suspendu le 10 décembre jusqu'au printemps. On a complété le quai à l'exception d'une petite partie du couronnement, du plancher, du remplissage et de la palée en pilotis jointifs.

Dans le cours de 1913-14, une quantité approximative de 1,900 verges cubes de lest a été placée dans le brise-lames ouest, l'ouvrage a été fait à la journée.

Dépense: $13,568.94.

Dragage.

Une petite batture en avant du quai en voie de construction à Saint-Martin ou Quaco, a été draguée, et les déblais ont été employés pour remplir le quai. L'ouvrage a été fait par l'entrepreneur construisant le quai, à raison de 70 centins la verge cube, mesure prise sur place.

On a enlevé 106 verges cubes de sable, gravier, argile et d'argile dure, mesure prise sur place, au moyen de grattoirs, charrues et chevaux, formant ainsi le bassin convenable. On n'enleva pas la quantité estimée de 200 verges cubes, mesure prise sur place, car, une fois l'excavation commencée, on a jugé qu'il n'était pas sage de draguer jusqu'au niveau proposé, parce que le courant aurait été ainsi dirigé sur le nouveau quai et l'affouillement aurait été possible.

Coût des travaux: $74.20.

QUACO-OUEST.

Quaco-Ouest est compris dans le village de Saint-Martin, à une distance de 2 milles. Saint-Martin est situé à 34 milles à l'est de Saint-Jean, c'est le terminus d'un chemin de fer d'embranchement. On construisit à Quaco-Ouest, en 1892, un barrage pour détourner le cours de la rivière Mosher qui minait la berge et les terres agricoles. Ce barrage ne fut jamais réparé et on dut le reconstruire.

En 1913-14, on a construit un nouveau barrage en caissons, de 200 pieds de longueur, 12 pieds de largeur par une hauteur moyenne de 7 pieds. Cette structure a été lambrissée et couverte d'un pavage dans toute son étendue. Le long du barrage, on a placé un talus protecteur composé de fascines et de pierres.

Les travaux commencés le 2 septembre 1913 ont été complétés le 12 mars 1914, mais on n'a pas travaillé durant l'hiver.

Dépense: $2,333.33.

REED'S-POINT.

Reed's-Point est situé dans le comté de King, sur la rive nord de la baie Kennebecasis, à environ 2 milles au-dessus de Clifton et à 2½ milles au-dessous du quai Murphy.

Du dragage fut fait pour nettoyer le bassin en avant du quai jusqu'à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

Ce dragage avait été autorisé en 1912, mais il ne fut commencé que le 14 mai 1913. On a enlevé 2,972 verges cubes, mesure de chaland, de la classe "B", et l'ouvrage fut terminé le 20 mai. La drague *New Brunswick n° 1* de la *New Brunswick Construction Co.* fut employée, au taux de 30 centins par verge cube, mesure de chaland. Les substances enlevées consitaient en gravier et glaise dure (*hardpan*).

Les dépenses totales, y compris l'inspection, pour l'année expirée le 31 mars 1914, ont été de $914.44.

RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

Sur 3¾ milles de la Rivière Ristigouche, immédiatement en bas des quais en eau profonde de Campbellton, se trouvent plusieurs battures sur lesquelles du dragage doit être fait souvent afin de maintenir un chenal suffisant pour l'expédition du bois venant de Campbellton.

Du 23 juin au 5 juillet 1913, la drague *Saint-Laurent* ou *n° 2* a fait du dragage, et la *Restigouche* ou *n° 3*, du 29 août au 1er novembre, a fait du dragage sur la section supérieure de ce chenal, où se trouvent les phares de Campbellton. Ces travaux couvrent une longueur de 1,100 pieds, atteignant jusqu'à 2,000 pieds des quais, sur une largeur d'environ 150 pieds; la profondeur atteinte est de 16 à 21·8 pieds.

Les quantités enlevées sont: par la *Saint-Laurent,* 4,241 verges cubes; par la *Restigouche,* 41,867 verges cubes, formant un total de 46,108 verges cubes.

REXTON.

Rexton, comté de Kent, se trouve sur la rivière Richibouctou, à 3 milles en amont de Richibouctou.

Entre le 18 août et le 1er octobre 1913, et du 25 novembre 1913 au 31 janvier 1914, on a travaillé au quai de Rexton en continuation des travaux de reconstruction qui se font depuis quelques années.

La plus basse ou la dernière section du quai, de 59½ pieds de longueur sur 36 pieds de largeur, a été reconstruite, après avoir enlevé les vieilles pièces de bois jusqu'au niveau de la mer basse. Des soliveaux neufs ont été placés sur une section de 30 pieds des abords et le plancher a été posé de nouveau et en partie renouvelé. La face extérieure du quai, de 250 pieds de longueur, a été lambrissée avec des madriers créosotés de 6 pouces, les bouts et la face intérieure ont été lambrissés avec des madriers créosotés de 6 sur 4 pouces. Les 64 pieds supérieurs de la face extérieure qui avaient tassé de 10 pouces ont été nivelés.

Les dépenses de l'exercice 1913-14 ont été de $2,056.31.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou, chef-lieu du comté de Kent, est le terminus du chemin de fer Kent-Nord. Il y a 612 habitants. En 1908-09, le ministère a acheté de la municipalité de Richibouctou le quai de cet endroit.

Entre le 18 août et le 19 septembre et entre le 24 septembre et le 19 novembre 1913, 308 pilotis ont été enfoncés le long du quai ou la face supérieure commençant à 112 pieds du coin extérieur de la palée de pilotis précédemment enfoncés. Un mur de soutènement en caissons, de 58 pieds de longueur sur 11 pieds de largeur et d'environ 8 rangs de hauteur, de niveau avec le sommet du quai public, a été construit a travers le bout intérieur du quai entre le quai public et le quai Forbes. L'ouvrage en caisson a été rempli avec du lest et le sommet des défenses et du couronnement a été peinturé avec du carbolineum. L'espace en arrière le mur de soutènement a été en partie rempli avec des vieux dormants de chemin de fer.

Les dépenses pour l'exercice 1913-14 ont été de $1,498.54.



19—1915—iv—p. 141.

Hâvre de Saint-Jean Ouest, N.-B. Quais "Beacon Bar", vue de l'est, décembre 1914.



Public Works of Canada
HARBOUR
OF
SAINT JOHN N.B.
1914
December 1914.
ST JOHN RIVER
Mill Pond
FORT DUFFERIN
NEGRO POINT BREAKWATER
Old Pipe Line
New Pipe Line
WEST CHANNEL
PARTRIDGE IS.
Point of Foul Ground
To be dredged to 32 feet at low water
COURTENAY BAY
BEACON BAR WHARVES
Filling completed
FILLING
UNDER CONTRACT
RED HEAD

Dragage.

Le quai public de Richibouctou est situé près du centre en face de la ville donnant sur la rivière Richibouctou, à environ 3 milles en haut de l'embouchure.

Le bassin public, d'à peu près 50 à 55 pieds, sur le côté sud du quai public et entre celui-ci et le quai Forbes, était anciennement peu profond, le fond, à l'exception des 550 pieds extérieurs, variant de 2 pieds au-dessus à 2 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires.

En vertu d'un contrat passé avec M. W. E. Forbes, la drague *St. Louis Star* a travaillé du 13 mai au 10 juin, et la drague *St. Charles,* entre le 12 juillet et le 8 septembre, pour creuser les 100 pieds extérieurs à 9·5 et 10 pieds; les 200 pieds suivants à 7·3 et 8·5 pieds; les 100 pieds suivants à 5 et 6 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Le quai a maintenant un bassin d'abri convenable pour les goélettes à charbon, les bateaux pêcheurs, etc.

Les déblais enlevés sont 4,785.09 verges cubes, mesure prise sur place, de vase, et le coût total, y compris $225.55 pour l'inspection et $42.65 pour enlever les billots, etc., a été de $2,424.49.

La quantité totale enlevée, mesure prise sur chalands, a été de 6,372.3 verges cubes.

Dragage de l'entrée.

L'entrée du havre de Richibouctou est sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre la baie Miramichi et Shédiac.

On a fait du dragage ici à différents temps afin d'améliorer le chenal à travers les battures et donner une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires pour permettre aux vaisseaux transportant le bois de prendre leur plein chargement, à l'intérieur du havre.

En vertu d'un contrat avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.,* en date du 23 août 1911, on a continué le dragage entre le 23 juin et le 6 août 1913, avec la drague *King Edward,* et entre le 23 juillet et le 15 août 1913, avec la drague *Prince Ito,* lors que 33,910 verges cubes de sables ont été enlevées, mesure prise sur les barges.

Tous les travaux exécutés sous ce contrat consistèrent à draguer le chenal, sur une longueur de 3,800 pieds, de 100 à 200 pieds de largeur, et à une profondeur de 12½ à 16½ pieds à l'eau basse des grandes marées.

Le coût des travaux est 30 centins la verge cube, mesure prise sur les barges. Le prix du contrat, y compris $189.70 pour l'inspection, $10,362.73.

PLAGE DE RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou se jette dans le détroit de Northumberland, à 3 milles au-dessus de la ville de Richibouctou, à en viron 26 milles au-dessus de la baie de Miramichi et à 40 milles au nord de Shédiac.

C'est en 1873 qu'on a commencé l'exécution de l'ouvrage de protection de la plage de chaque côté de l'entrée et pour augmenter la profondeur au-dessus de la barre à l'extérieur au moyen de l'affouillement.

Le 11 décembre 1911, on a passé un marché avec M. Thos P. Charleson, le chargeant de l'exécution d'un brise-lames et d'un mur de soutènement sur la plage sud de Richibouctou.

Ces travaux ont été terminés entre le 3 juin et le 25 juillet 1913 et on employa environ 614 verges cubes de pierre pour faire la pente sur la partie extérieure du brise-lames. L'ouvrage consiste en un mur de soutènement de 4 pieds de largeur sur 300 pieds de longueur, construit le long du rivage et composé de pieux enfoncés à 6 pieds d'intervalle, d'axe en axe, en deux rangs et rempli de fascines et de pierre.

Il consiste aussi en un brise-lames de 303 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur dont les 251 pieds intérieurs sont de pilotis, à parements clos sur les deux côtés et remplis de fascines et de pierre; et les 52 pieds extérieurs sont composés d'un talus de pierre avec pente de 2 dans 1 posé sur une fondation en fascines assujétie au moyen de 45 pilotis enfoncés en trois rangs.

Le montant du contrat était de $11,895, mais la somme de $1,283 a été déduite de ce montant en préparant les estimés finals parce qu'on décida de diminuer la profondeur du fond, ce qui requérait, par conséquent, moins de déblais pour compléter les travaux que ceux indiqués sur les plans du contrat.

Les dépenses pour l'exercice 1913-14 étaient de $5,365, y compris $153 pour l'inspecteur.

Le 12 février 1914, des soumissions furent demandées pour la construction des prolongements projetés des brise-lames sur la plage du nord et celle du sud.

CAP-RICHIBOUCTOU.

Cap-Richibouctou, comté de Kent, se trouve à 6 milles au sud-ouest de l'entrée du havre de Richibouctou, et à 5½ milles au nord de la rivière Chockfish. La distance de Richibouctou à l'Ile-du-Prince-Edouard est de 14½ milles. Les habitants de Cap-Richibouctou (village de Richibouctou à 2 milles dans l'intérieur), au nombre de 1,000 environ, y compris les habitants d'alentour, s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

La construction du brise-lames au Cap-Richibouctou a été commencée en 1908.

Au cours de l'exercice 1913-14, les 68 pieds extérieurs des abords, construits en 1909, ont été exhaussés et nivelés; on a complété la section suivante de 170 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur qui avait été commencée en 1912, en y ajoutant de 6 à 12 rangs de pièces de bois; une pile de 55 sur 30 pieds et de 27 rangs de hauteur a aussi été construit afin de le joindre avec la tête du quai. Environ 5 ou 6 rangs de pièces de bois ont été posés sur la tête du quai et un brise-vagues d'environ 330 pieds de longueur a été construit le long de la face extérieure. Des soliveaux ont été posés sur la tête du quai et des nouvelles sections sur les abords et le tout a été couvert à l'exception d'une longueur de 110 pieds au bout du large. Cent cinquante pieds linéaires de pièces de couronnement ont été posés.

On a extrait et charroyé, à la journée, 1,865 verges cubes de lest, et 753 verges cubes ont été achetées sur les lieux et placées dans le brise-lames.

On a acheté 196,936 pieds m.p. de bois carré, 79,911 pieds m.p. de bois rond, 27,776 pieds m.p. de madriers de 4 pouces, et 5,595 pieds m.p. de madriers de 2 et 3 poucess.

L'ouvrage a duré du 16 avril au 16 décembre 1913, du 4 au 16 février 1914 et du 5 au 30 mars 1914.

Dépenses pour l'exercice 1913-14, $11,666.15.

RIVER'S-MILLS.

River's-Mills est situé environ 3 milles au-dessus de Saint-Jean, sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean.

Ce dragage avait pour but d'enlever des vieux quais et un vieux brise-lames employés quand les moulins étaient en opération, et donner une profondeur de 11 pieds d'eau.

La drague *New Brunswick n° 1*, de la *New Brunswick Construction Co.*, a commencé l'ouvrage le 11 septembre et y a travaillé jusqu'au 25, enlevant 7,031·6 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B". L'ouvrage n'est pas encore terminé.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1913-14, y compris les frais d'inspection, furent de $1,867.22.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

EVANDALE.

Evandale, dans le comté de King, est situé sur la rivière Saint-Jean, juste au nord de la cité de Saint-Jean.

Un quai à parements clos est en voie de construction, l'ouvrage ayant été commencé le 18 août 1913. Au cours de la saison de 1913-14, des travaux pour la valeur de $3,784.67 ont été exécutés. Le quai a été exhaussé à une hauteur moyenne d'environ 10 pieds.

UPPER-MANGERVILLE.

Le 26 décembre 1912, on a commencé la construction d'un quai à Upper-Mangfierville, comté de Sunbury.

Ces travaux ont été exécutés au coût de $2,879. Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $961.91. Afin d'atteindre les plus hautes eaux, le quai a été exhaussé sur le côté supérieur, de 1½ pied environ, au coût de $312.95.

BRUNDAGE'S-POINT.

A Brundage's-Point, comté de King, un quai de 144 pieds de longueur, 17 pieds de largeur au sommet, avec une pente de 2 dans 3, est en voie de construction. L'ouvrage a été commencé le 20 juin 1913, et suspendu, le 18 septembre.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $2,998.10.

WHITE'S-BLUFF.

Le 27 janvier 1914, MM. Fox et Hamilton ont commencé la construction d'un quai à eau basse, à White's-Bluff, dans le comté de King. L'ouvrage sur la tête du quai et les abords avancent favorablement et de la pierre à lest a été placée sur l'extrémité du large. Le quai s'étendra jusqu'à 365 pieds de l'eau basse et aura une largeur de 75 pieds, sur la face, et se trouvera dans 11 pieds d'eau.

Dépense pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $1,882.54.

BAKER-BROOK.

A partir d'environ 6 milles de l'embouchure de Baker-Brook, dans le comté de Madawaska, on a enlevé les obstructions du chenal pour une distance d'à peu près 4½ milles; 42 cailloux mesurant de 27 à 36 pieds cubes ont été brisés au moyen d'explosifs, 27 plus petits ont été enlevés au moyen de chevaux, et un chenal de 200 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur, a été creusé à 20 perches de l'embouchure de la rivière.

L'ouvrage a été commencé le 6 octobre 1913, et complété le 5 novembre.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $200.65.

LAC BAKER.

L'ouvrage qu'on a fait, cette saison, au lac Baker, comté de Madawaska, consista à ajouter de la pierre à lest et du plancher ainsi qu'un plancher en madrier au quai qui a été construit, pendant l'exercice dernier, mais qui n'était pas tout à fait parachevé.

L'ouvrage a été commencé le 1er juillet 1913, et complété le 19 du même mois. Les dépenses s'élevèrent à $99.65.

A cet endroit, un brise-lames de 110 pieds de longueur, de 44 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, a été rempli avec de la pierre.

Cet ouvrage a été commencé le 28 décembre 1913, et terminé le 7 janvier 1914. Dépense, $101.

Dépense totale au lac Baker, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $200.65.

GRAND-RIVER (COMTÉ DE MADAWASKA).

On a enlevé au moyen d'explosifs deux cailloux mesurant chacun 216 pieds cubes et nettoyé la rivière sur une distance d'à peu près 17 milles. A différents endroits le long de la rivière, 50 cailloux ont été enlevés au moyen d'explosifs et on a aussi enlevé les obstructions du chenal de la rivière.

On a commencé l'ouvrage le 5 août 1913, et on l'a complété le 10 septembre 1913.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $401.40.

RIVIÈRE GREEN (MADAWASKA).

Le chenal de la rivière en cet endroit a été débarassé de cailloux et d'obstructions pour une distance d'à peu près 18 milles; 28 cailloux, mesurant environ 15 verges cubes, ont été enlevés au moyen d'explosif. Un petit chenal a été creusé sur une distance de 25 perches.

L'ouvrage a été commencé le 21 juillet 1913, et complété le 31 du même mois.

Dépense, $190.45.

Le chenal de cette rivière a été nettoyé pour une distance de 6 milles; deux cailloux, mesurant 100 et 217 pieds cubes, ont été enlevé au moyen d'explosif, à Second-Falls.

L'ouvrage a été commencé le 18 août 1913, et complété le 20 du même mois.

Dépense, $205.35.

Dépense totale pour l'ouvrage fait sur la rivière Green pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $395.80.

RIVIÈRE-IROQUOIS (COMTÉ DE MADAWASKA).

A une distance de 25 milles de l'embouchure de cette rivière, un nouveau chenal a été creusé, de 95 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur.

L'ouvrage a été commencé le 17 juillet 1913, et complété le 25 du même mois.

Dépense pendant cette période, $57.69.

Le long de cette rivière, des nouveaux chenaux ont été creusés à quatre différents endroits, d'environ 547 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur. On a enlevé au moyen d'explosif 15 cailloux, mesurant 15 verges cubes, et la rivière a été nettoyée sur une distance de 2 milles.

L'ouvrage a été commencé le 29 juillet 1913, et complété le 29 août 1913.

Dépense pour cette période, $225.55.

En cet endroit des cailloux ont été enlevés au moyen d'explosif dans un rapide à 30 milles de l'embouchure de la rivière; les roches ont été enlevés du chenal, et la rivière a été nettoyée sur une distace de 1 milles.

L'ouvrage a été commencé le 8 septembre 1913, et complété le 23 du même mois.

Dépense pendant cette période, $119.13.

Dépense totale pour les travaux exécutés sur la rivière Iroquois pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $402.37.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

On a enlevé des cailloux au moyen d'explosifs et les obstructions du chenal de cette rivière, pour une distance d'environ 6 milles. Un brise-lames a été construit à 4½ milles de l'embouchure de la rivière, et à 3½ miles de l'embouchure un nouveau chenal a été creusé.

L'ouvrage a été commencé le 17 novembre 1913, et complété le 4 décembre 1913.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $198.87.

Rivière Saint-Jean et ses tributaires, en haut de la rivière principale, en haut de Grand-Falls (comté de Madawaska).

En cet endroit, un brise-lames a été construit sur la rivière Saint-Jean, en haut d'Edmundston, de 180 pieds de longueur, 4½ pieds de hauteur et de 10 pieds de largeur; il a été rempli de roche.

L'ouvrage a été commencé le 16 décembre et complété le 27 décembre 1913.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $199.88.

En bas de Grand-Falls (comté de Victoria).

Des travaux ont été exécutés sur la rivière principale entre Grand-Falls et Aroostook; sept cailloux mesurant à peu près 80 verges cubes ont été enlevés au moyen d'explosifs, à 3 milles en bas de l'embouchure de la rivière Aroostook.

Cet ouvrage a été commencé le 30 août 1913, et complété le 30 septembre.

Dépense pendant cette période, $153.16.

Des travaux ont été exécutés sur la rivière principale de Saint-Jean, entre Grand-Falls et Aroostook, enlevant au moyen d'explosifs 85 verges cubes de déblais, à 3 milles en bas de Perth.

L'ouvrage a été commencé le 17 novembre et complété le 29 novembre 1913.

Les dépenses pour cette période étant de $206.26.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, sur la rivière principale, en bas de Grand-Falls, $259.42.

Rivière Quisibus (comté de Madawaska).

A une distance d'environ 6½ milles de l'embouchure de cette rivière, on a creusé un nouveau chenal, de 185 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 3 pieds de profondeur. A environ 10 milles de l'embouchure, un autre chenal, de 107 perches de longueur, 20 pieds de largeur et de 2½ pieds de profondeur, a été creusé. On a enlevé les obstructions à différents endroits dans la rivière, sur une distance de 7 milles.

L'ouvrage a été commencé le 29 juillet 1913, et complété le 9 août 1913.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars, 1914, $190.94.

Rivière Siegas (comté de Madawaska).

A cet endroit, à environ 3 milles de l'embouchure de la rivière, on a creusé un nouveau chenal, de 170 pieds de longueur, 2 pieds de largeur et de 4 pieds de profondeur, et un autre à ½ mille plus haut, de 165 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et de 4 pieds de profondeur. On a aussi enlevé au moyen d'explosifs les obstructions de la rivière, pour une distance de 13 milles.

L'ouvrage a été commencé le 4 août 1913, et complété le 23 du même mois.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $149.90.

Rivière Saint-François (comté de Madawaska).

A cet endroit, on a creusé le chenal, à l'embouchure, sur une distance de 55 perches, et des roches ont été enlevées des rapides Cross-Lake, à 16 milles de l'embouchure de la rivière.

L'ouvrage a été commencé le 6 octobre 1913, et complété le 11 du même mois.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $99.88.

Rivière Tobique (comté de Victoria).

A Riley-Brook, sur la rivière Tobique, à 28 milles en haut de Plaster-Rock, un brise-lames a été construit, de 340 pieds de longueur, 10 pieds de hauteur et 8 pieds de largeur, et bien chargé de roche.

L'ouvrage a été commencé le 1er septembre 1913, et terminé le 20 du même mois.

Dépense pour cette période: $397.66.

On a construit, à 15 milles en haut de Plaster-Rock, un brise-lames de 75 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, bien chargé de roche.

L'ouvrage a été commencé le 24 septembre 1913, et complété le 4 octobre 1913.

Dépense pour cette période: $147.89.

On a construit un brise-lames de 105 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, bien chargé de roche.

L'ouvrage a été commencé le 6 octobre 1913, et complété le 16 du même mois.

Dépense pour cette période: $169.32.

Trois nouveaux chenaux ont été creusés, des dimensions suivantes: 1er, 280 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur; 2e, 300 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 2½ pieds de hauteur.

L'ouvrage a été commencé le 8 septembre et complété le 15 octobre 1913.

Dépense pour cette période: $615.45.

On a construit 3 brise-lames, des dimensions suivantes: 1er, 140 pieds de longueur, 7 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur; 2e, 180 pieds de longueur, 7 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur; 3e, 200 pieds de longueur, 7½ de hauteur et 14 pieds de largeur.

L'ouvrage a été commencé le 1er décembre et complété le 3 janvier 1914.

Dépense pour cette période: $645.50.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $1,975.82.

Trout-River (comté de Madawaska).

Trois brise-lames ont été construits et remplis de roche, les dimensions étant comme suit: 1er, 172 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 4½ pieds de hauteur; 2e, 160 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur; 3e, 180 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 2½ pieds de hauteur.

L'ouvrage a été commencé le 5 janvier 1914, et terminé le 7 mars.

Dépense totale pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, $394.33.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, les dépenses totales sur le haut de la rivière Saint-Jean et ses tributaires s'élevèrent à $6,101.

ST. ANDREWS.

St. Andrews, comté de Charlotte, est un terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se trouve à 50 milles à l'ouest de Saint-Jean. Il y

a quelques années, le ministère a construit un prolongement du quai public ou de ce qui est connu sous le nom de quai du marché. Ce prolongement comprend des abords en pilotis, de 468 pieds de longueur, et une tête de quai en caisson de bois carré, de 36 x 70 pieds. Au bout du quai, il y a une profondeur de 34 pieds à la marée haute.

Au mois d'août 1913, on a renouvelé les chaînes et les contrepoids du ponton du plan incliné flottant. Ces chaînes devenues rouillées par l'eau salée s'étaient rompues et les contrepoids étant tombées le ponton s'était en allé à la dérive. Au mois d'octobre, on a enlevé le plan incliné flottant afin de draguer le fond à cet endroit, et l'on a remplacé une chaîne rouillée.

Dépense: $65.06.

Dragage.

Le 28 juillet 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour enlever 25,000 verges cubes de déblais de classe "B", mesure prise sur les chalands, à raison de 40 centins la verge cube. Le travail à faire était pour compléter le chenal de l'ouest jusqu'à 12 pieds à l'eau basse, pour creuser un bassin de 15 pieds en avant du quai du Pacifique-Canadien, et un bassin s'étendant pour 200 pieds à l'ouest du quai public, jusqu'à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

Pendant 1913, on a dragué sur une étendue d'environ 260,000 pieds carrés. Du 29 septembre au 3 novembre 1913, la drague *Iroquois,* appartenant à la *Maritime Dredging and Construction Co.*, a enlevé 24,953·7 verges cubes, mesure prise sur les barges, de vase, de sable, de gravier, d'argile dure, de roches, de sable dur et de cendre de charbon.

Coût de l'ouvrage, $9,981.48.

Rivière Saint-Charles.

La rivière Saint-Charles, ou la Grande-Aldouane, dans le comté de Kent, se jette dans le bras nord-ouest du havre de Richibouctou, à environ 4 milles au nord-ouest de Richibouctou.

Cette rivière est navigable pour des petits bateaux pour à peu près 5 milles en haut de son embouchure. Dans les 2 milles supérieurs de cette distance se trouvent 8 battures avec une profondeur d'au moins 1 à 2½ pieds à l'eau basse. On a demandé de draguer à ces endroits afin de permettre aux chalands charroyant la vase et des coquilles, employée comme engrais, de décharger aux fermes le long de la rivière et à un dépôt à la tête de la navigation.

On employa une petite drague à raison de $14 par jour, y compris les gages du mécanicien et le coût de l'huile et de la gazoline, et on commença à draguer le 11 septembre 1913. Quand on suspendit les travaux, le 19 novembre, pour la saison, on avait enlevé environ 4,170 verges cubes de sable, en creusant des coupes d'une longueur totale de 1,600 pieds, d'environ 30 pieds de largeur et 3 pieds à eau basse des grandes marées ordinaires, à travers les trois battures d'en bas. On a aussi construit de fascines et de pierres trois murs de direction, ou chaussées, un à chaque batture pour diriger le courant à travers les nouvelles coupes. Ces murs de direction ont 100 et 150 pieds de longueur sur 6 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur, et 200 pieds de longueur sur 4 à 5 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $1,094.25.

RIVIÈRE SAINTE-CROIX.

En 1911, on fit des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, par lesquels le ministère des Travaux publics convint de contribuer 10 pour 100 du coût du creusement d'un chenal dans la rivière Sainte-Croix, qui sert en partie de ligne de démarcation entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. L'évaluation du volume de déblais à extraire se monte à 443,835 verges cubes.

Le 9 février 1912, le gouvernement des Etats-Unis passa un marché avec le *Bay State Dredging Company,* de Boston, Mass., chargeant cette compagnie du creusement de la première partie du l'ouvrage, savoir l'extraction de 226,920 verges cubes de déblais. L'ouvrage a été commencé le 17 mai 1912, et le 27 septembre 1913, le dragage autorisé par le premier contrat était terminé. La quantité totale de déblais enlevés, en vertu du premier contrat, est 237,420 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Le 22 septembre 1913, les Etats-Unis passèrent un deuxième contrat avec le *Bay State Dredging Company* pour enlever 140,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands. L'ouvrage à faire est pour continuer l'amélioration de la rivière Sainte-Croix en creusant un chenal de 9 pieds à eau basse, à partir de l'extrémité supérieur de la section creusée en vertu du premier contrat, jusqu'à l'endroit où le chenal s'élargit, vis-à-vis le débarcadère à St-Stephen.

Pendant 1913-14, la drague *n° 4* de la *Bay State Dredging Co.* a enlevé une quantité totale de 178,350 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ou 109,541 verges cubes, en vertu du premier contrat, et 68,809 verges cubes, sous le deuxième. L'ouvrage a duré du 5 mai au 8 décembre 1913. Les déblais enlevés consistèrent en déchets, vase, argile, bran de scie, gravier, billots et sable.

La part du Canada du coût du dragage fait en 1913-14 est comme suit:

10 p. 100 de 109,541 verges cubes à 32¼ centins	$35,326.97
10 p. 100 de 68,809 verges cubes à 19⅛ centins	13,159.72
	$48,486.69
	=$ 4,848.67

Ce montant ne sera payé par le Canada qu'au parachèvement des travaux.

SAINT-GEORGES.

A Saint-Georges, situé à la tête du courant de la rivière Magaguadavic, il y a plusieurs moulins à granit ainsi qu'un moulin à pulpe et quelques scieries. La pulpe et le bois sont expédiés par eau. La population de Saint-Georges est d'environ 1,630 habitants. Les grandes marées atteignent 23½ pieds.

Le 7 juillet 1913, on passa un contrat avec M. J. S. Gregory pour enlever 43,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de déblais de la classe "B," à raison de 50 centins la verge cube, afin d'avoir un chenal pour permettre aux vaisseaux tirant 8 pieds d'eau de passer à l'eau basse de Saint-Georges à la baie Passamaquody, avec un bassin, de la même profondeur, de 400 pieds sur 200, au quai de Saint-Georges.

Pendant 1913-14, le chenal, de 75 pieds de largeur, a été dragué sur une longueur de 3,600 pieds, à une profondeur moyenne de 7 pieds au-dessous de l'eau basse. Le bassin du quai a aussi été creusé à une profondeur moyenne de 7 pieds. L'étendue qui a été draguée est d'environ 350,000 pieds carrés.

Du 17 juillet au 1er décembre 1913, les dragues *Keta* et *Asp* ont enlevé une quantité totale de 43,070 verges cubes de dosses, sable, gravier et roches, mesure prise sur les chalands.

Coût total du dragage, $22,377.91, y compris $842.61 pour du charroyage supplémentaire de matériaux.

SAINT-JEAN.

Bacon-Bar.

Le 12 décembre 1911, un contrat a été passé avec M. M. Connolly pour la construction d'un ouvrage en caisson de 1,000 pieds linéaires, mesures prises sur la face, et de 42½ pieds de hauteur, le dit caisson devant être immergé dans 34 pieds d'eau à

mer basse et atteignant 8½ pieds au-dessus du niveau d'eau à mer basse. Sur ces travaux on doit construire une superstructure en béton de 22½ pieds de hauteur qui atteindra 4 pieds au-dessus du niveau d'eau des hautes mers des grandes marées. Il y a 27 pieds d'eau aux grandes marées.

Au cours du mois de juin, 1912, des soumissions furent demandées pour une longueur additionnelle de 1,600 pieds de ce même ouvrage et le contrat fut adjugé au même entrepreneur. La longueur totale de l'ouvrage en encaissement et de la superstructure en béton est de 3,620 pieds, formant trois bassins. Les contrats sont d'après les prix de la liste par unité et le coût estimé était $1,335,569.00. L'ouvrage a été commencé en juin 1912. Le premier contrat devait être terminé en décembre 1913 et le second en décembre 1914.

Au cours de l'exercice 1912-13, 628 pieds de caissons ont été immergés, aucune autre partie des travaux n'ayant été exécutée. Le montant payé à l'entrepreneur est $181,894.68.

Au cours de l'exercice 1913-14, 902 pieds de caissons ont été immergés et en partie remplis de lest et la superstructure a été en partie construite sur une longueur de 284 pieds, formant un total de 2,898 verges cubes.

Le 8 décembre 1913, au cours d'une très rigoureuse tempête, une partie des travaux formant un total de 443 pieds a été en partie emportée. Ces caissons n'avaient été immergés que quelques jours avant la tempête et n'étaient pas remplis de lest; ils se brisèrent au niveau du lest, le fond restant en place.

Comme le premier contrat n'était pas complété à la date spécifiée et comme il était évident que M. Connolly ne pouvait terminer son second contrat tel que convenu, le ministère décida d'annuler ses contrats et accepta l'offre de la compagnie *Maritime Dredging and Construction* de compléter les travaux aux mêmes taux du premier contrat et pour 15 p. 100 en plus du coût pour tout ouvrage non terminé, y inclus l'enlèvement de fond des caissons brisés, le remplacement des parties des caissons emportés par la tempête, le nivellement des caissons déjà immergés, le parachèvement du remplissage en lest, etc., etc.

On en vint à un arrangement avec M. Connolly avant la fin de l'exercice et les entrepreneurs actuels commencèrent leur travail dans le mois d'avril. Le montant dépensé pendant l'exercice est $442,396.20.

Le dragage pour l'emplacement des caissons et le remplissage en arrière de l'ouvrage en caissons et de la superstructure en béton sont exécutés en vertu de contrats séparés.

L'ouvrage de la saison commença le 8 mai et se termina le 6 décembre. Le remplissage en lest fut continué durant l'hiver.

Dragage.

On a continué, pendant 1913-14, à creuser les emplacements des bassins en eau profonde à *Beacon-Bar,* du havre Saint-Jean, selon le contrat passé le 10 mai 1909, avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Une étendue de 2,000,000 pieds carrés a été draguée. La profondeur proposée est de 32 pieds à l'eau basse, dans les bassins et de 36 pieds à l'eau basse sur l'emplacement des caissons. Le phare de *Spit-Beacon* a été détruit par un incendie, et la fondation a été enlevée par les dragues qui travaillaient à *Beacon-Bar.*

Six dragues, le *Beacon Bar,* le *Beaver,* le *Cynthia,* l'*Iroquois,* le *St. John* et le *Keta* ont été employées pendant 1913-14, mais n'étaient pas continuellement en opération.

Du 1er avril 1913, au 31 mars 1914, on a enlevé une quantité de 2,276,049·7 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de déblais de la classe "B" et de 9.07 verges cubes de la classe "A". Les déblais étaient composés de gravier, sable, argile, et de cailloux.

Le coût des travaux pendant 1913-14 est comme suit:

2,276,049.7 verges cubes, classe "B" à $0.395	.. ..	$899,039 63
9.07 " " "A" à 4.90	.. ..	44 44
Total	.. ..	$899,084 07

Reconstruction d'une partie du quai du Pacifique-Canadien.

En rapport avec la construction des nouveaux quais sur la *Beacon-Bar,* 90 pieds du vieux quai adjoignant durent être enlevés et reconstruits. Les travaux consistent en une substructure en pilotis et en une superstructure en caissons. Le contrat a été adjugé à M. M. Connolly, en août 1912. L'ouvrage requérait le déplacement des hangars, et la bâtisse et l'installation des chaudières durent être remodelées. En plus du montant du contrat, des pilotis d'ancrage ont été enfoncés et des défenses en mérisier ont été posées sur la face extérieure.

Les dépenses pour ces travaux au cours de l'exercice sont $13,797.31.

Travaux de protection pour l'élévateur à grain de la compagnie du Pacifique-Canadien.

D'après un arrangement daté du 1er juillet 1912, une partie de la propriété du gouvernement sur la grève à Saint-Jean-Ouest comprenant 279,000 pieds carrés, a été louée à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour la construction d'un élévateur à grain. Afin de protéger l'eemplacement de l'élévateur, le ministère s'engagea de payer pour un mur de soutènement devant être construit sur une longueur de 1,267 pieds et pour remblayer l'espace entre le mur et la ligne des grandes marées sur le rivage. L'ouvrage a été fait par la compagnie du Pacifique-Canadien aux prix estimés précédemment par le ministère.

Le mur de soutènement consiste en un ouvrage en caisson en pièces de bois de 12 pouces carrés, fortement construit et de près de 20 pieds de hauteur. Les bases extérieures du mur sont protégées par un parapet de pierre.

Les dépenses pour ces travaux durant l'exercice sont:

Les caissons	$30,500
Le remblayage	31,000
Total	$61,500

Remblayage des quais.

Le 1er février 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Contruction Co.* pour le remblayage en terre en arrière de l'ouvrage en caissons et la superstructure en béton construits sur la *Beacon-Bar,* au prix de 15 centins la verge cube. La quantité totale de remblayage requis sera d'à peu près 1,500,000 verges cubes. Seulement une petite partie de cet ouvrage était fait à la fin de l'exercice. Au cours de l'exercice 1913-14, le remblayage fait s'éleva à 465,160 verges cubes.

Montant payé, $63,431.25.

GALERIES D'EXPÉDITION.

Afin de faciliter l'expédition du grain des bassins n°s 5 et 6 de la rade Sand-Point et obviant ainsi à la nécessité de passer les vaisseaux à travers la cale jusqu'aux bassins n°s 3 et 4 qui sont munis de transbordeurs à grain du vieil élévateur de la compagnie du Pacifique-Canadien, le ministère décida de compléter l'installation de transbordeurs pour ces quais.

Dans le mois de septembre 1913, on passa un contrat avec la compagnie John S. Metcalf pour construire des galeries en bois, en partie au-dessus des entrepôts actuels et en partie sur la propriété de la ville. Les transbordeurs sont joints au vieil élévateur et à l'élévateur neuf du Pacifique-Canadien et consistent en des galeries de courroie double de 1,609 pieds linéaires et de courroie simple de 687 pieds. Les courroies le long des bassins sont munies de renverseurs et de 19 dégorgeoirs, supportés par des grues.

Les courroies sont actionnées de trois tours par sept moteurs électriques d'une force totale de 400 chevaux-vapeur.

Les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante au commencement de mars 1914.

A cause de l'impossibilité d'obtenir alors du pouvoir électrique, on ne put se servir des transbordeurs l'hiver dernier, mais des arrangements seront pris pour l'hiver de 1914-1915.

Les dépenses pendant l'exercice s'élevèrent à $122,872. Un montant de $6,000 est dû pour les connexions du pouvoir électrique et pour la pose des fils des signaux et du téléphone.

ENTREPÔT N° 7.

Au cours de l'exercice des réparations ont été faites à l'entrepôt n° 7, consistant en le renouvellement du plancher en madrier, d'une partie du passage à l'extérieur du hangar et de l'instalation de l'éclairage électrique. Les portes coupées ont été réparées de manière à se fermer hermétiquement et d'autres petites réparations ont été faites.

Montant dépensé, $5,315.10.

SAND-POINT.

Avant l'ouverture de la saison d'hiver, on avait entrepris d'enlever le remplissage qui s'était fait aux bassins 2, 3, 4, 5 et 6 à Sand-Point sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, afin d'obtenir un niveau de 30 pieds au-dessous de l'eau basse. La drague *Fielding*, du ministère, qui a travaillé du 9 octobre au 1er novembre 1913, a enlevé 25,370 verges cubes de sédiment, mesure prise sur les chalands.

A cause du fait que la *Fielding* était incapable de travailler près des quais, il a été nécessaire de compléter l'ouvrage avec des dragues à cueiller. Du 4 au 11 novembre 1913, les dragues *Beaver, Cynthia* et *St. John*, de la *Maritime Dredging and Construction Co.*, ont été employées à ces travaux, enlevant 14,933 verges cubes de déblais de la classe "B", 18.66, de la classe "A", mesure prise sur les chalands, aux taux du contrat.

Du 8 au 10 janvier 1914, on entreprit des travaux analogues dans le bassin n° 7, avec les dragues *Beaver* et *Cynthia*. La quantité enlevée est 6,283·4 verges cubes de déblais de la classe "B" mesure prise sur les chalands. L'ouvrage n'a pas été tout à fait terminé parce que les dragues ont dû laisser le bassin pour faire place au steamer.

Coût total du dragage fait dans le bassin *Sand-Point*, selon les taux du contrat de *Beacon-Bar*, $8,471.95.

BAIE COURTENAY.

Le 25 mars 1912, un contrat a été adjugé à la *North Griffith's Company*, pour la construction d'ouvrages d'amélioration dans la baie Courtenay ou côté de l'est du port de Saint-Jean. Ces ouvrages comprennent: l'érection d'un brise-lames, de 4,570 pieds de longueur, en maçonnerie de moellons bruts déposés sur la grève, qui est de 6 à 8 pieds au-dessus de la marée basse, le sommet du brise-lames devant avoir 13 pieds au-dessus du niveau de la marée haute (les grandes marées montent de 27 pieds).

La construction de deux jetées sur le côté nord de la baie, ces jetées, de 800 pieds de longueur par 300 pieds de largeur, seront construites en caissons de bois, immergés dans 35 pieds d'eau à mer basse. Sur ces caissons on construira une superstructure en béton de 21 pieds de hauteur.

L'excavation d'un bassin à l'intérieur du brise-lames et d'un chenal y conduisant à partir du chenal principal d'entrée dans le port; la quantité de déblais à draguer étant estimée à 11,000,000 de verges cubes. On estime le coût de ces travaux à $7,500,000. Il est stipulé dans le contrat que l'ouvrage sera fini en 1917.

En même temps que ces travaux, les entrepreneurs s'engagent à construire un bassin de radoub, de 900 pieds de longueur avec une entrée de 110 pieds de largeur; ce bassin devant être érigé et équipé en vertu de l'Acte des subsides pour les bassins de radoub de 1910.

Pendant l'exercice de 1912-13, l'on s'est borné à construire le brise-lames en pierre.

En 1913-14, on a continué la construction du brise-lames d'une manière satisfaisante, et une longueur totale de 4,000 a été complétée, à l'exception du pavage en pierre. Le dragage a été considérablement retardé par les tempêtes et par la perte d'une drague qui a coulé à fond ainsi que par le manque d'outillage nécessaire. On a dragué 551,469 verges de déblais.

L'excavation pour le bassin de radoub a progressé d'une manière satisfaisante. La construction des jetées n'est pas encore commencée. Les dépenses durant l'exercice financier ont été les suivantes:—

Brise-lames	$481,178 45
Dragage	170,455 08
	$651,633 53

Le total des montants dépensés dans le port de Saint-Jean, pendant l'année 1913-14, est: $1,360,310.78.

FORT-DUFFERIN.

Fort-Dufferin est situé sur le côté ouest de l'entrée du port de Saint-Jean. La jetée, à Fort-Dufferin, a 962 pieds de longueur, de 7 à 14 pieds de largeur au sommet et une hauteur moyenne d'environ 9 pieds. Cet ouvrage sert à protéger le promontoire sur lequel Fort-Dufferin est construit.

En 1913-14, on a enlevé trois épaisseurs du vieux lambrissage de la façade de la jetée sur une longueur de 121 pieds linéaires et on a reconstruit cette partie avec une palée en pilotis jointifs; 26 genoux ont été remplacés par des liernes de renfort; 60 pieds linéaires du vieux caisson ont été reconstruits. On a érigé un hangar de 13 x 14 pieds, et 275 verges cubes de lest ont été placées dans l'ouvrage. Une partie de la jetée, démolie par une tempête, a été réparée et lambrissée pour retenir le lest. On a aussi réparé un éperon servant de protection au rivage.

Les travaux commencés le 14 mai 1913 ont été complétés le 27 janvier 1914.

Dépense: $4,573.22.

Negro-Point.

Negro-Point est un promontoire d'environ 60 pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau situé à l'entrée ouest du port de Saint-Jean, qui est formé par l'estuaire de la rivière Saint-Jean sur la rive nord de la baie de Fundy. Les plus grandes marées montent de 28½ pieds dans le port de Saint-Jean, et les plus basses marées montent de 20 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse qui est de 13½ pieds. Le brise-lames de Negro-Point, commencé en 1875 par un ouvrage en caissons de bois, mais plus tard composé d'un massif de pierre, a une longueur de 2,200 pieds, et ferme une partie du chenal ouest du port de Saint-Jean. Malgré les grandes dimensions des pierres,

la mer a réussi à les déloger facilement, et depuis quelques années on les a remplacées par des gros blocs de béton sur le sommet du brise-lames.

En 1913-14, 5,226 verges cubes de pierre ont été renouvelées sur le côté du large du brise-lames. A la base du phare on a placé un bloc de béton de 47 verges cubes, et on a fait aussi d'autres réparations à la base en béton du phare, pour lesquelles on a employé 46 barils de ciment. Environ 350 verges de béton ont été posées parmi les pierres à l'extrémité des grands blocs de béton. Il a été livré sur le lieu des travaux 454 barils de ciment et 1,000 barils de sable; on a aussi construit une nouvelle grue.

L'ouvrage commencé le 9 avril 1913, a été suspendu le 11 décembre 1913.

Partridge-Island.

Partridge-Island est située à l'entrée du port de Saint-Jean, où se trouvent une station de quarantaine et un phare. Le quai du gouvernement, à Partridge-Island, est formé de deux ailes en caissons à parements jointifs, de 120 et 160 pieds de longueur, respectivement; entre ces ailes l'espace est rempli de pierres. Ce quai a été construit en 1910 pour le service de la quarantaine.

En septembre 1913, on a réparé le plancher de la plate-forme inclinée à partir du quai de l'est jusqu'au niveau du terrain élevé, et l'on a fait de même sur le quai de l'ouest, dans le but de charroyer le charbon depuis le quai jusqu'à la station de la quarantaine. Au mois de décembre 1913, des réparations ont été faites au débarcadère à bas niveau. Ces réparations consistèrent à placer quatre poteaux aux angles du débarcadère, et à poser un rang double de traversines sur le sommet. Quelques madriers du plancher ont été renouvelés.

Dépenses: $345.66.

Conduites d'eau.

Dans le but de fournir de l'eau à la station de la quarantaine et au phare situés à l'entrée du port, à Partridge-Island, un marché a été conclu avec la corporation de Saint-Jean, en 1904, par lequel la ville prolongeait la conduite d'eau depuis la rue Saint-Jean jusqu'à la ligne de l'eau haute, en bas du Fort-Dufferin. Au mois de février 1906, le ministère posa un tuyau traversant le chenal ouest et abordant sur l'île. En 1907-08, avant que la pose de la conduite d'eau fut terminée sur l'île, le tuyau dans le chenal a été endommagé par la gelée et par une goélette dont l'ancre dérapait.

Après plusieurs tentatives, mais sans succès, de réparer ce tuyau, la tâche fut abandonnée, et, en 1913-14, on demanda des soumissions pour la pose d'un nouveau tuyau. Le 11 août 1913, un contrat a été adjugé à la *Canadian Fairbanks-Morse,* pour fournir et livrer 3,300 pieds linéaires de tubes en bronze flexible, de 4 pouces de diamètre à l'intérieur, y compris les accouplements. Dans le cours de l'année, toute la quantité requise de tubes et d'accouplements a été livrée, mais on n'a pu faire l'épreuve de tous ces tubes, vu qu'ils sont essayés à mesure qu'on les pose, et le dragage de la tranchée nécessaire a retardé la pose des tubes.

On a commencé les préparations pour placer la conduite d'eau, le 1er août 1913, et pendant les mois de septembre et d'octbore, 1,486·9 pieds linéaires de tubes, y compris les accouplements, ont été posés dans une tranchée draguée à 6 pieds de profondeur, en commençant au bord du chenal du côté de l'île.

Dépenses:—

Fourniture et livraison des tubes par contrat..........$	12,563 56
Pose des tubes par ouvrage à la journée..............	2,468 46
Total, 1913-14..........................$	15,032 02

Dragage.

Le 2 septembre 1913, on a accepté l'offre de la *Maritime Dredging and Construction Company,* pour enlever environ 10,000 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands, à 50 centins la verge cube. L'ouvrage consista à faire une tranchée de 3,200 pieds de longueur, à travers le chenal ouest du havre, pour poser un nouveau conduit d'eau, de la terre ferme à l'île Partridge.

Le 5 septembre 1913, la drague *Cynthia* a commencé à travailler au bout de l'île, et, le 31 octobre 1913, on avait excavé une tranchée de 1,750 pieds linéaires, sur 6 pieds de profondeur et environ 8 de largeur. Le 7 novembre, on a suspendu le dragage, d'après un ordre du ministère. La quantité enlevée est 4,274·5 verges cubes de sable, vase et gravier, mesure prise sur les chalands.

Coût des travaux, $4,137.25.

Quai de la quarantaine.

Du dragage était requis pour fournir un bassin de 60 pieds de largeur au bateau de la quarantaine, d'une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse. Le 22 novembre 1913, on accepta l'offre de la *Maritime Dredging and Construction Co.,* pour enlever 1,150 verges cubes de matériaux de la classe "B", mesure prise sur les chalands, à 50 centins la verge cube.

Coût des travaux, $588.55.

Foul-Ground.

Le 30 mai 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour enlever 35,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de gravier, de cailloux et de roches, à $6.90 la verge cube pour les déblais de la classe "A" et $0.49½ pour ceux de la classe "B". L'ouvrage consista à enlever tous les déblais reposant sur le rocher à la pointe du *Foul-Ground,* dans le chenal principal du havre de Saint-Jean. En décembre 1913, on autorisa l'extension du contrat pour le dragage de 12,000 verges cubes additionnelles.

Pendant 1913-14, on a dragué une étendue de 350,000 pieds carrés. Du 12 août 1913, au 31 mars 1913, la drague Cynthia a enlevé 38,646.7 verges cubes de déblais de la classe "B" et 8,478 verges cubes de la classe "A", mesure prise sur les chalands. Ces déblais se composaient d'argile, de cailloux, de pierres et de vase.

Le coût des travaux est comme suit:—

38,646·7 verges cubes, classe "B", à $0.49½	$19,130 12
84·78 verges cubes, classe "A", à $6.90	584 98
	$19,715 10

Quai de l'Intercolonial, bassin ouest.

En 1913-14, le ministère des Chemins de fer et Canaux demanda au ministère de faire du dragage sur le côté ouest du long quai de l'Intercolonial, afin d'améliorer le bassin pour l'usage des steamers faisant le service d'hiver, et tirant 30 pieds d'eau. Après avoir demandé des soumissions privées, l'offre de la *Beaver Dredging Co.,* a été acceptée pour enlever 12,000 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands, à raison de 40 centins la verge cube.

Un bassin, de 60 pieds de largeur sur une longueur de 450 pieds et 50 pieds sur une longueur de 100 pieds, a été dragué. Au niveau de 30 pieds, on rencontra de la roche à 250 pieds de l'extémité du large du bassin. De cet endroit jusqu'à la tête du bassin, on obtint une pente, en atteignant une profondeur de 10 pieds au-dessous de

l'eau basse à la tête du bassin. Une batture, à 100 pieds du bout du quai a été enlevée jusqu'à une profondeur de 30 pieds. L'étendue draguée est d'environ 38,000 pieds carrés.

Du 25 octobre au 27 novembre 1913, la drague *Beaver* a enlevé 11,938·6 verges cubes de vase, mesure prise sur les chalands.

Coût des travaux, $4,775.44.

Chenal principal.

Pendant 1913-14, la drague *Fielding* du ministère continua à creuser le principal chenal d'entrée jusqu'à une profondeur de 32 pieds, à eau basse. Le chenal a 6,000 pieds de longueur avec une largeur minimum de 600 pieds. Des sondages faits en octobre 1913, montrent une profondeur minimum de 24·5 pieds d'eau au côté est du chenal et 27 pieds au côté ouest, à mer basse.

Pendant 1913-14, le dragage consista à enlever une partie d'une batture de vase et de sable très fin qui s'était accumulée dans le chenal durant l'année dernière. On éprouva beaucoup de difficulté à draguer ces déblais à cause du fait que les chalands portant le sable fin devaient être construits à l'épreuve de l'eau. A cause de ces difficultés, on abandonna l'usage des chalands du ministère et il devint nécessaire pour la drague de jeter les déblais dans ses propres chalands à bascule et les transporter sur les lieux de déchargement.

Du 2 juin 1913, au 21 février 1914, la drague a enlevé 215,209 verges cubes de vase, de sable et de vase molle, sur une étendue de 1,250,000 pieds carrés.

BASSINS NELSON ET WELLINGTON, ET NAVY-ISLAND-BAR.

Le 3 septembre 1913, on a passé un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.*, pour enlever 74,500 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur place, à 34½ centins la verge cube, à partir des bassins Nelson et Wellington, et la *Navy-Island-Bar*, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean. Ce dragage a été fait à la demande du commissaire du havre, de la ville. Le but des travaux est d'améliorer les bassins Nelson et Wellington pour un meilleur accommodement aux goélettes, pour une route plus courte à travers le havre et pour améliorer le havre, en enlevant le bas du *Navy Island-Bar*, jusqu'à une profondeur de 14 pieds au-dessous de l'eau basse.

Pendant 1913-14, une étendue de 55,000 pieds carrés a été draguée, jusqu'au bassin Nelson, formant une pente à partir de 5 pieds au-dessus de l'eau basse, à l'entrée du bassin, jusqu'à 10 pieds au-dessus de l'eau basse, à la tête du bassin. Sur la *Navy-Island-Bar*, une étendue de 110,000 pieds carrés a été draguée jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse. Le dragage dans le bassin Wellington a été abandonné à la demande de la cité de Saint-Jean.

Du 17 décembre 1913, jusqu'au 31 mars 1914, la drague *Beacon-Bar* a enelevé une quantité totale de 50,113·6 verges cubes, mesure prise sur les barges, ou 41,289·6 verges cubes, mesure prise sur place, du bassin Nelson et la *Navy-Island-Bar*. De la quantité enlevée (41,280 verges cubes mesure prise sur les barges), on trouva que 1,193 verges cubes, mesure prise sur place, avaient été enlevées au-dessous du niveau. On a payé pour 40,087 verges cubes, mesure prise sur place.

Coût des travaux, $13,830.02.

Quai de Hilyard.

Le 9 avril 1913, on passa un contrat avec la *New Brunswick Construction Co. Ltd.*, pour enlever environ 2.016 verges cubes, mesure prise sur place, de déblais de la classe "B", à raison de 48 centins la verge cube, à partir du quai de Hilyard. Ce

dragage était pour niveler le bassin en avant du quai jusqu'à une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'eau basse et pour enlever une petite quantité de débris auprès des caissons, jusqu'au niveau de l'eau basse.

Du 25 avril 1913, la *New-Brunswick n° 1* a enlevé 694·8 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. D'après un relevé, on démontra que 806.2 verges cubes, mesure prise sur place, avait été enlevées. A cause de la différence de ces quantités, on paya l'entrepreneur pour 508·5 verges cubes seulement, mesure prise sur place, étant l'équivalent de la quantité enlevée au-dessous du niveau, mesure prise sur les barges. Les déblais étaient composés de vase et de pierres .

Coût de l'ouvrage, $246.62.

Bassin de Thorne.

Le 1913-1914, on a demandé au ministère de creuser un bassin, de 45 pieds de largeur sur 60 pieds de longueur et à une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse, pour le steamer de la quarantaine, au bassin de Thorne. Le 15 octobre 1913, on a accepté l'offre de la *Beaver Dredging Co.* pour enlever 1,150 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands, à raison de 44 centins la verge cube.

Le 18 octobre 1913, la dragne *Beaver* a enlevé 936 verges cubes de vase, mesure prise sur les chalands, à 44 centins la verge cube, l'ouvrage a coûté $411.84, et a été complété avec satisfaction.

SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis ou Kouchibouguacis, dans le comté de Kent, se jette dans le golfe Saint-Laurent, à 7 milles au nord de Richibouctou. La rivière est habitée sur ses deux rives et la population est d'environ 2,000 âmes.

De grandes quantités de vase à moules sont enlevées du fond de la rivière et transportées avec des chalands jusqu'aux fermes. Comme les 2½ milles extérieurs de la section navigable se sont remplis, empêchant le passage des chalands et diminuant la pêche sur la rivière, du dragage a été en opération pendant les cinq dernières saisons et des murs ont été construits pour diriger le courant dans la nouvelle partie creusée.

Au cours de l'exercice 1913-14, cet ouvrage a été continué entre le 13 et le 31 juillet et entre le 12 août et le 9 septembre.

Une petite drague ayant une pelle bi-valve et contenant ⅓ verge a été engagée et un chenal a été creusé en travers de la partie remplie, à environ ¼ mille plus bas que le bout des travaux de l'année dernière; ce chenal a été creusé sur une longueur de 900 pieds, une largeur de 26 pieds et sur 2 pieds de profondeur, et environ 1,800 verges cubes de sable, etc., ont été enlevées.

Trois murs de direction d'environ 6 à 8 pieds de largeur ont été construits de billots en dérive, etc., et remplis de fascines et de pierres, derrière lesquelles les déblais provenant du creusage ont été placés. Les murs ont respectivement 180 pieds de longueur sur 5½ pieds de hauteur, 80 sur 4 pieds et 325 sur 3 pieds. On employa dans la construction de ces murs environ 753 verges cubes de fascines et 392 verges cubes de pierres.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $1,008.27.

SAINT-LOUIS OÙ LA RIVIÈRE SAINT-LOUIS (EN BAS).

A l'intérieur de l'entrée se trouve une large lagune peu profonde, à l'exception du chenal tortueux de la rivière.

On a fait du dragage, dans les deux dernières années, afin de faire une coupe de 40 pieds de largeur et 3 pieds à eau basse des grandes marées ordinaires, à travers les

battures pour former un chenal pour les bateaux, allant directement de l'entrée à la rivière propre.

En 1912, la coupe a été draguée sur 1,200 pieds, sous contrat, et en 1913, on l'allongea d'environ 1,250 pieds, le travail étant fait à la journée.

Les travaux ont duré du 11 septembre au 10 octobre 1913, une petite drague, la *St. Louis Star* étant engagée à raison de $13 par jour, y compris les gages du mécanicien et le coût de la gasoline et de l'huile. Un total de 3,820 verges cubes de matériaux, mesure prise sur les barges, ont été enlevés, au coût de $937.37.

SAINTE-MARIE.

Sainte-Marie, dans le comté de Kent, est un district agricole bien habité. Il est situé sur la rivière Bouctouche, à 7 milles en haut de Bouctouche.

Le quai qui a 125 pieds de longueur sur une largeur de 18 à 37 pieds, a été construit en 1884 et on y arrive par le pont du chemin public. Quand ce pont a été reconstruit et exhaussé, des nouveaux abords furent requis et furent pourvus en 1907 par la construction de deux caissons et travées.

Afin de permettre aux chevaux avec voitures d'atteindre le quai du pont, des deux directions, on a construit au cours de l'exercice 1913-1914 deux piles sur pilotis de 15 sur 12 pieds avec une travée entre eux de 15 pieds, agrandissant ainsi les abords de 44 sur 31 pieds. Environ la moitié des soliveaux du vieux quai ont été renouvelés ainsi que le plancher sur une étendue d'à peu près 112 sur 36 pieds.

Au cours de l'exercice, des abords de passage ont été construits sur chaque côté du pont public afin de créer un passage, en hiver, pour les chevaux et voitures; le vieux passage sous le pont avait été bloqué par les travaux sur le quai. Ces abords consistent en de bancs en pierres avec surface en terre, et ont 46 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur et de 1 à 8 pieds de hauteur, à l'ouest, et 40 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur et de 1 à 6 pieds de hauteur, du côté est.

L'ouvrage a duré du 15 au 24 juillet, du 28 juillet au 1er août, du 18 au 29 août, du 2 au 12 septembre et du 11 au 15 septembre.

Dépense pour l'exercice 1913-1914, $1,106.97.

ST-STEPHEN.

St-Stephen est situé sur la rivière Sainte-Croix, à 82 milles à l'ouest de Saint-Jean par chemin de fer, et vis-à-vis la ville de Calais, E.-U. Les grandes marées atteignent 23 pieds.

Le 28 juillet 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.*, pour enlever 11,337 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur place, à 70 centins la verge cube. Le but de ce dragage est d'avoir un bassin au quai du Pacifique-Canadien, ayant une profondeur de 20 pieds au-dessous de l'eau haute. On a autorisé le dragage d'une quantité additionnelle de 2,088 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur place. Ce dragage a été demandé par la ville de St-Stephen pour l'amélioration de deux bassins au quai public, un en avant et l'autre à côté.

A la demande de la compagnie du Pacifique-Canadien, une partie des travaux ont été abandonnés, le dragage se bornant à 50 pieds du quai. Les bassins, au quai public, ont été complétés avec satisfaction. Du 24 octobre au 12 décembre 1913, la drague *Beacon Bar* a enlevé 17,964·3 verges cubes de déblais de la classe "B", et 118·54 verges cubes de cailloux, de la classe "A", mesure prise sur les chalands. Un relevé démontra que 11,982·74 verges cubes de matériaux, mesure prise sur place, ont été extraits au-dessus du niveau, et 2,743 verges cubes, au-dessous, ou une quantité totale de 14,725·7 verges cubes, mesure prise sur place. Les déblais dragués sont composés de vase, argile, roches et de cailloux.

Coût des travaux, $9,614.03.

SACKVILLE.

Sackville, comté de Westmoreland, est une ville florissante de 1,380 habitants, et une station du chemin de fer Intercolonial a son point de raccordement avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard. Sackville se trouve sur la rivière Tantramar, près du fond de la baie Cumberland.

Le 6 avril 1911, on passa un contrat pour la construction d'un nouveau quai à Sackville. Les travaux ont été exécutés du 10 mai 1911, au 10 septembre 1912.

Au cours de l'exercice 1913-14, le chemin conduisant au quai neuf, qui a été commencé en 1912, a été terminé. Les 600 pieds extérieurs du chemin ont été exhaussés d'environ 9 pouces avec des fascines et de la glaise, et le chemin entier, de 960 pieds de longueur, a été couvert avec deux charges de char de cendre et 205 tonnes de gravier. Une quantité de cendre qui avait été emportée du sommet du chemin par des grandes eaux d'hiver a été remplacée et les fossés ont été nettoyés et en partie élargis. Une vanne ou ponceau encaissé de 2½ sur 3 pieds et 24 pieds de longueur a été construite là où un petit ruisseau traverse le chemin. Une clôture en fil de fer nº 9, de 44 pouces de hauteur renferme le chemin; on employa pour ceci 171 poteaux de clôture.

L'ouvrage dura du 2 août au 3 septembre, du 15 au 30 septembre, du 7 au 11 et du 16 au 17 octobre.

Dépense durant l'exercice, $1,041.48.

Réparations et prolongement du vieux quai public ou municipal.

Le vieux quai public se trouve sur la rivière Tantramar, à environ ⅓ de mille en haut du quai neuf.

Au cours de l'exercice 1913-14, le côté supérieur a été entouré d'une palée en pilotis sur une longueur de 55 pieds, et la face du large qui était dans une condition délabrée a été en partie enlevée et finie par échelons afin de faire la connexion entre le nouveau caisson et les vieux travaux. On excava la fondation du nouveau caisson en dehors de la face du vieux quai, en avant du quai et entre celui-ci et le quai du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard; le caisson qui a une longueur de 115 pieds et une largeur de 10 à 20 pieds a été construit à une hauteur de 15 pieds. On acheta 545 verges cubes de lest qu'on plaça dans le caisson et 1,476 verges cubes de terre, argile schisteuse, etc., ont été placées dans le vieux quai en arrière du caisson afin de le niveler.

L'ouvrage a duré du 24 au 30 juin, du 1er au 14 août et du 3 septembre au 13 octobre.

Dépense de l'exercice 1913-14, $4,045.25.

SEAL-COVE.

Seal-Cove, comté de Charlotte, sur l'île de Grand-Manan, est une anse non abritée au fond de laquelle se trouve une importante station de pêche. Seal-Cove est situé à 12 milles environ de North-Head et 62 milles au sud-ouest de Saint-Jean, à vol d'oiseau. Il y a dans cet endroit une population d'environ 150 pêcheurs possédant 50 bateaux de 9 à 18 tonnes chacun. La valeur annuelle de la pêche du poisson est d'environ $150,000. En 1909-10, le ministère a construit à Seal-Cove un brise-lames, de 448 pieds de longueur et de 24 à 37 pieds de largeur, sur le côté ouest de l'anse pour donner un abri aux vaisseaux de pêche.

Pendant les mois de septembre et novembre 1913, le chemin conduisant au brise-lames de l'ouest, formant une route de 90 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, a été déblayé des arbustes et broussailles qui l'obstruaient, rempli de roches aux endroits marécageux, et l'on y a posé une barrière tournante.

De plus, pour protéger ce havre de refuge contre les grosses tempêtes et en faire un port bien sûr pour les bateaux de pêche, un contrat a été adjugé, le 25 février 1914, pour la construction d'un brise-lames sur le côté de l'est du port, de 515 pieds de longueur, ayant 24 pieds de largeur au sommet sur une distance de 203 pieds, et 30 pieds de largeur au sommet pour les autres 312 pieds.

L'ouvrage sera construit en caissons de bois rond, lambrissé à l'extérieur, et garni de défenses sur le côté intérieur. L'entrepreneur ne commencera pas les travaux avant le prochain exercice financier.

Dépense: $195.82.

SHAMPERS.

Shampers est situé dans le comté de King, près de l'entrée de Belle-Isle.

Ce dragage fut fait pour améliorer le chenal et le bassin au quai du gouvernement.

La drague *New Brunswick n° 1*, de la *New Brunswick Construction Co.*, a commencé l'ouvrage le 2 septembre 1913 et l'a terminé le 5 septembre, après avoir enlevé 1,796·2 verges cubes, mesurées sur place, de la classe "B", au taux de 30 centins par verge. Les substances enlevées étaient de la vase.

Dépenses totales, inspection comprise, jusqu'au 31 mars 1914, $550.92.

SHÉDIAC.

Shédiac, comté de Westmoreland, ville de 1,442 habitants, est située sur le détroit de Northumberland, à 20 milles au sud de Bouctouche et à 2 milles au sud-ouest de Pointe-du-Chêne. C'est le centre d'un riche pays agricole et de pêche et un lieu très recherché l'été.

Le quai public de Shédiac a été construit entre le 19 octobre 1910 et le 4 juillet 1912.

Entre le 26 avril et le 13 septembre 1913, à différentes intervalles, de petites réparations et améliorations ont été faites au quai.

Une des parties extérieures a été fermée, en plus des deux fermées en 1912, afin d'assurer plus d'abri à l'intérieur; ceci a été fait en plaçant des soliveaux entre les caissons et en lambrisant sur les deux côtés avec du bois créosoté.

Les abords du passage ont été nivelés en les fossoyant. Des madriers cassés du plancher ont été renouvelés. Des cordes et des poulies ont été obtenues pour les palans, 8 nouvelles échelles ont été placées et le lambrissage créosoté le long du côté de l'est a été boulonné et réparé.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $141.64.

ILE SHÉDIAC.

L'île Shédiac se trouve au côté du nord-est du havre de Shédiac. Elle a environ 2 milles de longueur sur 1 mille à sa plus grande largeur.

Le 19 février 1914, on passa un contrat avec M. Warren Taylor pour la construction d'un quai sur la pointe du nord-est de l'île, à environ 1½ mille de Grand'-Digue et 3½ milles du quai de Shédiac, sur la terre ferme. Le montant du contrat: $6,432.

On a commencé l'ouvrage le 12 mars, et à la clôture de l'exercice, les caissons de la tête et des 8 caissons extérieurs étaient immergés et presque complétés, et les caissons pour les deux caissons suivants avaient 2 rangs de hauteur.

Le quai aura 700 pieds de longueur et consistera en un caisson sur le rivage de 90 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur, en 14 caissons de 15 sur 20 pieds, 15 travées de 20 pieds et en un caisson extérieur de 30 sur 30 pieds.

Les dépenses pour l'exercice 1913-14, ainsi que le total jusqu'à date, s'élèvent à $3,213.50.

GOULET DE SHIPPAGAN.

Le goulet de Shippagan, comté de Gloucester, entre l'île Shippagan et la terre ferme, est très fréquenté par les bateaux de pêche et autres vaisseaux qui naviguent de la Baie-des-Chaleur au golfe Saint-Laurent. Cette passe se trouve à 56 milles de Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, et à 3 milles de Shippagan, terminus du chemin de fer de Caraquet.

En 1875, on a commencé les travaux de l'amélioration du chenal dans le goulet de Shippagan, où le tirant d'eau minimum n'était que de 3¼ pieds à basse mer. La construction d'épis et de môles pour diriger le courant vers un seul chenal, donna un tirant d'eau de près de 6½ pieds, en 1898, et de 6 pieds environ à basse mer ou de 13.8 pieds aux grandes marées, en 1903-04.

Entre le 9 juin et le 30 septembre 1913, on continua la reconstruction de brise-lames de l'est, commencé les saisons précédentes. Les travaux couvrent une longueur de 65 pieds environ du brise-lames s'étendant du côté nord ou intérieur à 523 pieds du bout intérieur. Sur une longueur de 34 pieds une palée de pilotis a été enfoncée autour des travaux de l'année dernière et plus haut, des pilotis principaux ont été enfoncés à l'extérieur de l'ancienne façade. Deux moises ont été boulonnées à ces pilotis et une palée de pilotis a été enfoncée à l'extérieur de ceux-ci sur une longueur de 119 pieds. En haut de cette section, les mêmes travaux ont été exécutés sur le dehors du brise-lames sur une longueur de 110 pieds. L'intérieur a été en partie rempli de facines et de pierres, et de nouvelles traversines, de nouveaux soliveaux et un nouveau plancher ont été placés sur environ 230 pieds. Une palée de 301 pilotis et 70 pilotis principaux ont été enfoncés.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $2,991.22.

Dragage.

A l'intérieur du goulet, le chenal contenait deux coudes à angles aigus qui retardaient les vaisseaux et les faisaient s'échouer. En 1904 et 1905, la drague *Geo. MacKenzie* creusa une coupe de 130 pieds de largeur à travers la batture pour faire disparaître le coude intérieur, mais cette largeur n'était pas suffisante pour permettre aux bateaux de louvoyer.

Le 23 août 1911, on passa un contrat avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.,* pour élargir la coupe à environ 190 pieds, et l'ouvrage a été commencé en 1912, et cette coupe a été élargie de 60 pieds, sur une longueur de 225 pieds.

Entre le 19 juin et le 12 septembre, et du 3 octobre au 25 novembre 1913, la drague *Prince Louis* continua à draguer, en vertu de ce contrat, et sur la longueur totale de 2,000 pieds, la coupe a été élargie d'à peu près 60 à 100 pieds pour donner la pleine largeur sur une distance de 1,350 pieds et pour élargir en partie le reste de la coupe. On creusa jusqu'à 8 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Les déblais enlevés, durant 1913, forment 31,920 verges cubes, mesure prise sur place, dont 11,100 ont été transportées à 6 milles, et le coût total, en 1913, à raison de 40 centins la verge cube, selon le contrat, y compris $367.50 pour l'inspection, s'élève à $11,705.72.

La quantité de déblais enlevés en 1913 est 32,314 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

HAVRE DE SHIPPAGAN.

Shippagan, dans le comté de Gloucester, est un village sur la terre ferme, au nord-est du Nouveau-Brunswick et en face de l'île Shippagan. Un quai public a été construit ici en 1906 et 1907, au terminus du chemin de fer de Caraquet.

En juin 1913, le hangar sur le bout du quai a été déplacé à 100 pieds plus à terre afin de faire plus d'espace pour les chevaux, voitures, etc.

Du 28 octobre au 29 novembre et du 16 décembre 1913 au 24 janvier 1914, on a travaillé à la construction d'un débarcadère pour la traverse et d'un caisson de protection, au côté est du quai. Quand on suspendit les travaux, environ 37 verges cubes de lest, une partie de pièces de couronnement et des boulons étaient requis pour compléter la structure qui consiste en une rampe de 25 pieds de longueur sur 22 à 30 pieds de largeur, un débarcadère de niveau avec le sommet du quai, de 28 pieds de longueur sur une largeur de zéro à 24 pieds et en un caisson de protection de 51 pieds de longueur dont les 24 pieds extérieurs ont une largeur de 12 pieds et dont les 27 pieds intérieurs se réduisent jusqu'à un pied de largeur à la partie contiguë au bout du large de la rampe.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $1,713.83.

SPINNEY'S-POINT.

La Pointe de Spinney, comté de Charlotte, est située sur le côté ouest de la rivière l'Etang, à 6 milles environ de son embouchure et à 3 milles en aval de la paroisse Saint-Georges. Il y a environ 14 familles qui habitent dans le voisinage de la Pointe de Spinney; elles s'occupent de la culture de la terre et expédient par des bateaux environ 300 cordes de bois, annuellement. Le gouvernement provincial avait construit à cet endroit un quai, de 35½ pieds de longueur par 30 pieds de largeur, mais ce quai étant tout détérioré n'était d'aucune utilité.

En 1913-14, les restes du vieux quai ont été enlevés et on en a construit un neuf en caisson à parements ouverts, de 53 pieds par 40 pieds, ayant une hauteur moyenne de 11 pieds, le tout rempli de lest et couvert d'un plancher.

Les travaux commencés le 12 août 1913, ont été complétés le 13 janvier 1914.

Dépense: $1,939.41.

STONEHAVEN.

Stonehaven, dans le comté de Gloucester, est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, à 18 milles de Bathurst.

Le brise-lames de 425 pieds de longueur qui avait été construit par une compagnie privée a été transféré au ministère en 1878.

Au cours de l'exercice 1913-14, l'ancien plancher en bois près de l'extrémité intérieure des abords a été enlevé sur une longueur de 168 pieds et remplacé par de la pierre et du gravier. Dans les 204 pieds suivants, les vieilles traversines ont été considérablement renouvelées et couvertes avec du madrier de 6 pouces. Un nouveau tramway élevé, de 382 pieds de longueur, a été construit, le long de l'extérieur des abords, avec des soliveaux et des dormants sur lesquels on posa des rails pour transporter les meules. Quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés et un autre a été réparé. On a enlevé le plancher du caisson de protection au coin du nord-est et on l'a rempli avec du lest; le plancher fut ensuite renouvelé et quelques pièces de lambrissage, qui avaient été emportées ont été remplacées après que l'intérieur fut rempli de lest; 35 défenses de bois franc ont été posés le long de la face extérieure ainsi que 6 défenses sur la tête du quai. Environ 270 verges cubes de grands blocs de pierre ont été placés sur la pente le long de l'extérieur de la tête du quai.

L'ouvrage a duré du 9 juin au 9 août et entre le 1er et le 8 septembre.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $1,966.69.

Du 1er septembre au 3 octobre 1913, un petit débarcadère pour les bateaux pêcheurs a été construit au pied du chemin appelé Chamberlain, à environ ½ mille à l'ouest du brise-lames de Stonehaven. Le quai consiste en des abords d'environ 10 sur 50 pieds, de 3 à 10 rangs de hauteur et en un caisson de 20 sur 25 pieds et de 13 rangs de hauteur. A peu près 30 verges cubes de lest et le plancher sont requis pour les abords et environ 160 pieds linéaires de pièces de couronnement pour tout le quai.

Dépense pour l'exercice 1913-14, et le total jusqu'à date, $1,200.03.

TABUSINTAC

Au cours de l'exercice 1913-14, on vota un octroi de $500 pour l'agrandissement d'un petit quai construit au pont du chemin public traversant la rivière Tabusintac à 5 milles de son embouchure et à 32 milles au nord-est de Chatham. Une levée du site et le plan de l'agrandissement projeté ont été faits pendant l'année, mais le quai, qui est une structure du gouvernement provincial, n'a pas été transféré au ministère.

THOMAS'-CREEK.

Thomas'-Creek, comté de Saint-Jean, est situé à 8 milles environ de Saint-Jean; c'est le lieu de résidence d'environ 25 pêcheurs. Il n'y a pas de quai du gouvernement à Thomas'-Creek, mais il y a deux brise-lames à Mispec, à un mille de distance.

Une batture de gravier, qui servait de refuge aux bateaux des pêcheurs de Thomas'-Creek, a été emportée partiellement par les tempêtes, laissant ainsi l'anse exposée à l'action des vagues. Les personnes intéressées ont alors demandé au gouvernement de construire des ouvrages pour protéger le reste de la batture et agrandir le havre de refuge.

En 1913-14, le ministère a fait construire un ouvrage en caissons, de 150 pieds linéaires, par 11 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, le tout rempli de lest; un deuxième mur de 66 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et de 11 pieds de hauteur, a été aussi construit et rempli de lest. On a creusé pour le lit des caissons une excavation d'une profondeur moyenne de 3 pieds.

Les travaux commencés le 16 décembre 1913, ont été complétés le 19 mars 1914.

Dépense: $1,491.85.

TRACADIE.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a fait une levée du site et préparé les plans du contrat pour les brise-lames et les digues de protection devant être construits à l'extrémité du large d'une nouvelle entrée projetée du havre de Tracadie, sur le golfe Saint-Laurent.

Dépense totale jusqu'à date, $6,156.15.

TRYNOR'S-COVE.

L'anse Trynor est située sur la rivière L'Etang, à 5 milles de la station Pennfield (à 38 milles à l'ouest de Saint-Jean), sur la voie du *New Brunswick Southern Railway*, et à 6 milles de Saint-Georges. Les habitants s'occupent de la culture et de la pêche. On expédie de cet endroit pour $13,000 environ de bois pour boîtes, etc.

En 1911-12, on a construit, à la journée, un quai en caisson en bois rond de 85 pieds de longueur, avec une approche en pierre de 30 pieds de longueur. La tête de quai a 33 x 45 pieds et repose dans 13 pieds d'eau, à l'eau haute.

Pendant le mois de juillet 1913, les alentours du quai ont été améliorés et nivelés par l'enlèvement d'une grande quantité de cailloux et de gravier.

Dépense: $358.20.

UPPER-DERBY.

Upper-Derby, dans le comté de Northumberland, est un district agricole bien habité du côté nord de la Miramichi du Sud-Ouest, à environ 10 milles de Newcastle. Entre le 23 juillet et le 16 septembre 1913, un quai servant de débarcadère au steamer faisant le service de la rivière et aux bateaux de traverse a été construit, consistant en une tête de quai de 50 sur 25 pieds et en des abords de 15 sur 35 pieds. Il est construit en un caisson de pièces de bois rond rempli de lest et de pierre et lambrissé sur le bout du large avec du madrier de bois franc

On a obtenu le droit de passage sur une longueur de 1,000 pieds de longueur et ce chemin a été clôturé sur le côté est et au moyen d'une tranchée et de remplissage en a fait un chemin le long de la rivière jusqu'au quai. Un rempart de billots de cèdre d'environ 75 pieds de longueur sur 5 rangs de hauteur soutient la pente de cette tranchée.

Les dépenses de l'exercice 1913-14 et le total jusqu'à date s'élèvent à $2,246.60 sans compter le coût du droit de passage.

UPPER-SALMON-RIVER.

Upper-Salmon-River, autrement appelé Alma, comté d'Alma, est situé à 5 milles de la baie du Rocher, et 2 milles de Herring-Cove. On expédie annuellement de cet endroit une grande quantité de bois de construction. A Upper-Salmon-River, le ministère a construit, à trois périodes différentes, sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière, trois piles, de 30 pieds de largeur au sommet, et de 180, 240 et 104 pieds de longueur, respectivement, chacune étant un prolongement de l'autre. Le ministère a aussi construit un brise-lames sur le côté de l'est de la rivière, de 150 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Le 5 novembre 1913, un contrat a été adjugé à la *Island Dredging and Construction Company* pour la construction d'un prolongement du brise-lames du côté de l'est de la rivière. Ce prolongement consistera en un caisson de bois rond, de 45 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec une tête ou une aile, de 100 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet.

L'ouvrage ne sera commencé que dans le cours du prochain exercice financier.

WELCHPOOL.

Welchpool, un poste de pêche de 600 habitants, est situé sur l'île de Campobello, partie intégrante du comté de Charlotte, à 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean, en droite ligne, et à 14 milles au sud de Saint-André. Les grandes marées montent à 21½ pieds et les mortes mers à 18½ pieds. En 1909-10, on construisit en ce lieu un quai en encaissement de bois rond long de 279 pieds, d'une extrémité à l'autre.

Au mois de juin 1913, dix défenses en pilotis ont été placées et boulonnées aux deux angles du quai.

Dépense: $154.31.

WELSH'S-COVE.

Welsh'sCove, comté de Charlotte, est une anse au large de la baie de Mace, à 7½ milles de la gare de Lepreau, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, à 2 milles de Dipper-Harbour par terre, et à 25 milles à l'ouest de Saint-Jean. L'industrie de la pêche y est faite sur une grande échelle.

Le 15 décembre 1913, un contrat a été adjugé à la *Maritime Dredging and Construction Company* pour la construction d'un brise-lames en caissons de bois rond, de 300 pieds de longueur, 30 pieds de largeur, au sommet, et d'une hauteur moyenne de 13 pieds. Le but de ce brise-lames est de donner un abri aux bateux des pêcheurs.

Les travaux ne seront commencés que dans le cours du prochain exercice financier.

WHITEHEAD.

Whitehead est situé sur la rive nord de la rivière Kennebecasis, entre Chapel-Grove et Moss-Glen, comté de Kings.

Le dragage fut recommencé le 9 mai 1913. Le bassin et l'entrée au quai furent nettoyés jusqu'à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse. L'ouvrage fut

fait par la drague *New Brunswick N° 1* de la *New Brunswick Construction Co.*, à 30 centins par verge cube, mesure de chaland.

Le dragage fut très difficile à faire en cet endroit. Les substances enlevées consistent en sable, vase, pierres, et gros gravier. La drague a enlevé 1,795·4 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe B. L'ouvrage fut terminé le 13 mai 1913.

Les dépenses totales pendant l'année terminée le 31 mars 1914, ont été, y compris les frais d'inspection, de $697.77.

WHITE'S-COVE.

La drague *Tanta Wanta,* de la *St. John River Derdging and Construction Co.*, a commencé l'ouvrage à White's-Cove le 14 août et y a travaillé jusqu'au 16 août, draguant 836·2 verges cubes, mesurées sur place, de glaise et de roc. L'ouvrage ne fut pas terminé et il y a encore 1,107·4 verges cubes, mesurées sur place, à draguer. Ces travaux ont pour but de creuser en avant du quai à l'eau basse et de permettre au bateau d'y accoster.

WILSON'S-BEACH.

A Wilson's-Beach, poste de pêcheurs établi dans une petite baie de la côte à l'ouest de Campobello, île située dans la baie de Fundy, faisant partie du comté de Charlotte, on a construit , de 1874 à 1878, aux frais communs du gouvernement local et du gouvernement fédéral, un brise-lames de 373 pieds de longueur. L'ouvrage fut reconstruit en 1906-07 et la partie neuve a 230 pieds de long et la tête repose dans 13 pieds d'eau à l'eau basse. Les marées montent de 24 pieds.

En septembre et octobre 1913, on a fait des réparations temporaires au plancher du brise-lames, afin de mettre le quai en état de servir au trafic.

ANSE DE WOODBURY.

L'anse de Woodbury, comté de Charlotte, est située au fond du port de l'Etang, sur le côté de l'est, et à trois milles de Saint-Georges, l'endroit le plus rapproché du chemin de fer. La population de l'endroit est d'environ 300 habitants, qui s'occupent de l'industrie de la pêche et du bois. Le vieux quai construit par le gouvernement provincial à l'anse de Woodbury, est en si mauvais état qu'il serait inutile de le réparer. C'est pourquoi il a été proposé de construire un quai neuf en pilotis, de 91 pieds de longueur par 65·8 pieds de largeur.

En 1913-14, on a acheté les boulons et le bois pour ce nouvel ouvrage. La construction du quai ne commencera que dans le cours du prochain exercice financier.

Dépense: $1,364.62.

YOUNGS-COVE.

Après avoir travaillé à White's-Cove, la drague se rendit à Youngs-Cove, le 16 août, y enlevant 1,926·6 verges cubes, mesurées sur place, de glaise et de roc, classe " B ". Ce dragage a pour but de donner une plus grande profondeur d'eau, en face du quai à l'eau basse. Pour terminer l'ouvrage, il faudra enlever encore 1,400 verges cubes, mesurées sur place.

PROVINCE DE QUEBEC.

AMHERST.

Deux caissons de 45 et de 50 pieds, à la base, ont été ajoutés au brise-lames. On a mis en place d'une manière permanente le premier caisson du quai de dérivation sur

le côté sud du nouveau chenal. Quelques réparations peu importantes ont été faites au débarcadère et au hangar à marchandises.

Dépense: $6,512.05.

Dragage.

Pendant l'exercice 1913-14, la drague *n° 4* a été employée à creuser le chenal conduisant au havre de Amherst.

Le but de ce dragage était de préparer un lit pour immerger en position convenable le premier caisson d'une jetée de dérivation du courant pour empêcher le nouveau chenal de se remplir.

Dans ce dragage on a jeté les déblais par-dessus bord afin de placer le caisson ci-haut mentionné, le plus tôt possible. La quantité de déblais draguée a été de 5,100 verges cubes. Le chenal était alors pratiquement ouvert. Comme il y avait un ouvrage urgent à faire à Grande-Entrée, la drague *N° 4* a été transportée à Grande-Entrée dans la première partie du mois d'août, pour reprendre l'ouvrage ensuite à Amherst à la fin de septembre. Le montant total des déblais enlevés à l'entrée du havre d'Amherst a été de 22,500 verges cubes de sable et de glaise.

En outre il y a eu 38,631 verges cubes de déblais jetés par-dessus bord dans le dragage pour élargir et prolonger le chenal à partir de l'eau profonde jusqu'à l'intérieur du havre où entrent les vaisseaux de pêche. Le total des déblais dragués et jetés par-dessus bord comprend 43,731 verges cubes, et les déblais dragués et transportés au large comprennent 65,700 verges cubes, formant un grand total de 114,731 verges cubes.

ANGERS.

Angers, comté de Labelle, est situé le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rive nord et à 13 milles en bas d'Ottawa. La population de ce village est d'environ 1,800 habitants.

En 1913, sous l'action des glaces, qui se sont accumulées à une hauteur plus grande et en quantité beaucoup plus considérable qu'à l'ordinaire, tous les pilotis du quai ont été brisés, et afin de sauver les matériaux on a été obligé de démolir le plancher du quai sur une longueur de 80 pieds linéaires (15-17 avril).

Du 1er octobre au 17 novembre, la partie du quai ainsi démolie a été reconstruite. On y a employé 20 pilotis neufs de 30 pieds de longueur, quelques pièces de madriers pour le plancher et des liernes. On a construit, en même temps, un nouveau brise-glace en caisson, de 20 pieds de longueur, 16 pieds de largeur par 17 pieds 2 pouces de hauteur; ce brise-glace a été érigé à mi-chemin entre les deux brise-glace déjà construits.

Le 2 janvier, l'ouvrage a été repris et le tout a été complété le 19 janvier. On a placé dans le brise-glace 80 verges de pierre. Pour réfectionner 87 pieds linéaires des abords en pierre, on a employé 16 verges cubes de pierre et 21 verges cubes de gravier. La glace a été coupée le long du quai, du 27 au 28 mars.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre.................................$	741 54
Matériaux.....................................	730 22
Total.......................................$	1,471 76

ANSE-À-BEAU-FILS.

Anse-à-Beau-Fils, municipalté de Cap-Cove, comté de Gaspé, est située sur le golfe Saint Laurent, à six milles au sud de Percé.

De 1898 à 1901 on a construit des ouvrages de protection sur chaque rive du chenal conduisant au bassin intérieur, consistant en deux épis d'environ 440 pieds chacun.

Le brise-lames, à l'entrée du havre, a été lambrisssé sur la façade extérieure depuis le fond, et rempli de lest. Le havre intérieur a été dragué jusqu'à la profondeur indiquée sur le plan, et ses bords ont été améliorés au moyen d'un ouvrage de protection, d'une largeur totale de 600 pieds. Cet ouvrage de protection a été construit de manière à donner tous les avantages nécessaires pour y débarquer les marchandises et le poisson.

Dépense: $4,433.91.

ANSE-À-GILES.

L'anse-à-Giles, comté de L'Islet, est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, environ quarante-cinq milles en bas de Québec.

Les grandes marées montent de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

Le gouvernement a pris possession du quai, à cet endroit, en 1904, et fit alors quelques réparations (voir rapport de l'exercice financier expirant le 30 juin 1906).

Pendant le dernier exercice financier, on a fait à ce quai les réparations et améliorations suivantes:—

Les solives de plancher ont été renouvelées sur une longueur de 187 pieds, formant un total de 561 pieds linéaires; la largeur du quai, à son extrémité intérieure, est de 12 pieds.

Les cinq piles de l'extrémité intérieure, supportant la plate-forme, ont été réparées sur une hauteur variant de 5 à 11 pieds, sur une longueur totale de 68½ pieds par 12 pieds de largeur. On a renouvelé le plancher et les pièces de couronnement sur une longueur de 185 pieds par 12 pieds de largeur. Pour le plancher on a employé des madriers d'épinette de 3 pouces; pour les pièces de couronnement on a employé des pièces d'épinette, de 10 x 12 pouces.

Les façades est et ouest du quai, sur une longueur d'environ 70 pieds de chaque côté, ont été lambrissées avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur.

Le montant voté pour cet ouvrage se trouvant épuisé, le reste des réparations a été remis à l'année prochaine.

Les travaux ont été commencés le 8 juillet et terminés le 19 août.

Dépense totale: $1,195.73.

ANSE-À-L'EAU (TADOUSAC).

L'Anse-à-l'Eau est située dans la paroisse de Tadousac, à environ un mille du village. C'est à cet endroit que se trouve le quai de la compagnie Richelieu et Ontario.

Au cours de l'exercice dernier, on a remplacé le plancher des abords sur une longueur de 600 pieds par une largeur de 17 pieds; le trottoir, les pièces de garde et le plancher du quai ont aussi été renouvelés; le hangar à marchandises et la salle d'attente ont été réparés et peinturés à l'intérieur et à l'extérieur. On a remplacé le vieux système qui actionnait le plan incliné par deux treuils à chaînes du type Reading Multiple. Ces travaux ont été faits à la journée.

Les dépenses ont été de $1,746.32.

ANSE-À-L'ISLOT.

L'Anse-à-l'Islot est un petit port situé à 7 milles à l'est de Newport, abrité des vents du nord et de l'est par la terre ferme, et des bourrasques du sud-ouest par une petite île, ne restant ainsi exposé qu'aux tempêtes venant du sud. On a décidé de construire un quai de débarquement s'étendant entre la terre ferme et l'xtrémité extérieure de l'île dans la direction du sud-ouest, et devant servir à la fois de débarcadère et de brise-lames contre les bourrasques du sud.

Dans le cours du mois de novembre dernier, l'extrémité extérieure du quai a été remplie de lest; cette réparation a coûté $170.75.

ANSE-À SIMON.

L'Anse-à-Simon est située dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 27 milles de Chicoutimi, et dans la paroisse de St-Félix d'Otis qui est un centre de colonisation progressant rapidement à cause de l'industrie du bois.

A la dernière session du parlement, un montant de $5,000 fut voté pour la construction d'un quai à cet endroit.

Au cours du dernier exercice financier on a construit un quai, avec abords, de 226 pieds et 7 pouces de longueur par 20 pieds de largeur et 24 pieds de hauteur, à l'extrémité extérieure, au coût de $4,231.85.

Les dépenses totales ont été de $5,004.85.

On a acheté du bois pour un montant de $773 en vu de la construction d'une pile de tête.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Les dépenses totale ont été de $5,004.85.

ANSE-AU-GRIFFON.

L'Anse au-Griffon est située à 17 milles au nord-ouest du cap Gaspé.

L'embouchure de la rivière ayant été envasée et obstruée par une barre de gravier amassée par les bourrasques du nord-est, les eaux inondèrent les plaines et certaines parties du village, causant de grands dommages aux propriétés et à l'industrie de la pêche.

Près du rivage et sur le côté droit du quai, on a renouvelé le lest sur une longueur de 100 pieds. Cette réparation a coûté $299.70.

ANSE-AUX-GASCONS.

L'Anse-aux-Gascons, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, à 7 milles à l'est de Port-Daniel.

L'Anse-aux-Gascons forme une baie qui, avec le quai et le brise-lames, constitue un des meilleurs havres pour les bateaux pêcheurs. Le quai est un bon endroit pour débarquer et est fréquenté par les bateaux et les goélettes de Gaspé.

C'est un des meilleurs établissements de pêche de la baie. On compte une centaine de barges ou vaisseaux de pêche qui s'y rendent pour la pêche du homard et de la morue.

Le quai s'étend du rivage vers l'ouest sur 290 pieds de longueur et à 22 pieds de largeur; ensuite il s'étend vers le sud-ouest, à un angle de 136 degrés, sur une longueur de 372 pieds et à 30 pieds de largeur et 29 pieds de hauteur et à 17 pieds d'eau à l'extrémité du large.

Le brise-lames qui est la continuation de la première partie du quai, à 423 pieds du rivage, a 105 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur. L'ouvrage, commencé en 1910-11 a été complété cette année.

Les grandes mers atteeignent 7 pieds et les mortes mers, 5 pieds.

Pendant l'exercice 1913-14, on a construit 40 pieds du brise-lames en caissons à parements jointifs. Le tout a été complété, lambrissé et pavé. Quelques petites réparations ont été faites au quai.

Dépense, $1,486.30.

ANSE-ST-JEAN.

L'Anse-St-Jean est située dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 19 milles de son embouchure. C'est un des points d'arrêt des bateaux de la Compagnie Richelieu et Ontario. Population, 1,500 habitants.

Au cours de l'exercice financier, le hangar à marchandises et la salle d'attente ont été élevés et peinturés; le coin de l'est de la tête du quai, qui s'était affaissé, a été élevé de deux pieds; le lambris du côté ouest du quai a été réparé; le plancher a été entièrement réparé et les treuils qui actionnaient le plan incliné mobile ont été remplacés par deux treuils à chaînes et pignons du type "Reading Multiple".

Les travaux ont été faits à la journée. Les dépenses ont été $1,198.29.

RIVIÈRE ASHUAPMOUCHOUAN.

La rivière Ashuapmouchouan est un des principaux influents du lac St-Jean.

Le montant de $501.33 a été dépensé pour des réparations à la digue construite par le ministère à la tête de l'Ile-du-Curé.

L'ouvrage a été fait à la journée.

AYLMER.

Aylmer est un village situé dans le comté de Wright, sur la rive nord du lac Deschênes, à 9 milles environ en amont d'Ottawa.

On a fait quelques réparations peu importantes au plancher et au garde-corps du quai.

Dépense jusqu'au 31 mars: $3.76.

Dragage.

Aylmer est situé sur le lac Deschênes à environ 9 milles d'Ottawa. Il y a 4,000 habitants, y compris la population passagère.

La drague *Deschênes,* du ministère, a travaillé sur le lac des Chênes, du 21 mai au 11 octobre, pour pratiquer des tranchées sur un développement total de 5,208 pieds et une largeur de 24 pieds, dans le chenal de l'est du quai afin de faciliter l'accostage à ce quai et le remorquage des billots. Le chenal a à présent 100 pieds de largeur sur 2,600 pieds environ de longueur, à l'élévation 180.

Cette drague a extrait 19,702 verges cubes d'argile et de sable (cubage au chaland) à une profondeur minimum de 9 pieds, a déversé ces déblais dans l'eau profonde, à $\frac{3}{4}$ de mille du quai.

D'après des relevés fait sur la glace en 1914, la quantité, mesure prise sur place, qui a été enlevée en 1909, 1910, 1911, 1912 et 1913 est de 61,093 verges cubes, tandis que la mesure prise sur les chalands pour ces années forme un total de 72,206 verges. La proportion d'expansion est donc de 10 pour 100.

BAIE SAINT-PAUL.

La drague *Ottawa* du ministère a creusé afin de permettre le mouillage des steamers. Quoique la drague ait resté à la baie Saint-Paul du 30 juin jusqu'au 26 juillet, elle a enlevé, dans 11 jours d'ouvrage, 3,815 verges cubes d'argile dure et du gravier cimenté, mesure prise sur les chalands. Une étendue d'à peu près 22,000 pieds a été draguée jusqu'à 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, la profondeur moyenne étant de 5 pieds. Mesure d'après un relevé, 1,800 verges cubes.

BARACHOIS DE MALBAIE.

Havre aux vaisseaux.

Barachois de Malbaie est une grande paroisse érigée en municipalité, située à la tête de la baie de Malbaie, 12 milles à l'est de Percé, chef-lieu du comté.

Durant le mois de novembre, on a rempli de lest la partie intérieure des abords, près du rivage sur la barre de sable, sur une largeur de 30 pieds. Les dépenses se sont élevées au montant de $179.00.

BAIE DES ROCHERS.

Baie des Rochers, dans le comté de Saguenay, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 15 milles en haut de Tadoussac.

Au cours de l'exercice dernier, afin de faciliter l'abordage des goëlettes employées dans le service côtier, la somme de $349.75 a été dépensée pour enlever les gros cailloux.

BÉCANCOUR.

Bécancour est le nom d'une paroisse et d'une ville dans le comte de Nicolet, sur le chemin de fer du *Quebec, Montreal and Southern,* près de l'embouchure de la rivière Bécancour, à 8 milles de Doucet's-Landing sur le fleuve Saint-Laurent, et à sept milles de Trois-Rivières. La ville possède 1 moulin à blé, 3 scieries, 5 fromageries et beurreries, 2 pensions, 10 magasins, une église (catholique romaine) et fait un grand commerce de bois de construction, de fromage, de foin et de farine.

Le 24 octobre 1910, on commença la construction d'un petit débarcadère sur la rive est de l'embranchement est de la rivière Bécancour, à environ 1,200 pieds de sa jonction avec le Saint-Laurent. Ce quai a été complété le 28 février 1911.

Ce quai consiste en une tête en caisson à parements clos, de 50 sur 30 pieds, reposant en partie sur deux rangs de pilotis enfoncés à 8 pieds d'intervalle, et en partie sur la terre. La structure a 8 pieds d'eau le long de la face extérieure, et atteint 10½ pieds au-dessus de l'extrême eau basse. Au printemps de 1913, la glace arracha les pilotis de 2 à 3 pieds, et afin de réparer le quai, on a donné autorisation, le 28 avril 1913, de dépenser $500, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 4 juillet et complété le 13 septembre 1913, et consista à enfoncer des pilotis à leur profondeur originale et à lambrisser, jusqu'au fond de la rivière, le devant et les deux côtés du quai et à niveler les abords avec de la pierre et de la terre.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, on employa 4,567 pieds m.p. de bois.

Pendant l'exercice 1913-14, les dépenses sont comme suit:—

Main-d'œuvre et surveillance.	$278 25
Matériaux: bois, fer, outils, pierre, gravier, etc.	148 19
	$426 44

BELŒIL.

Belœil, comté de Verchères, est un village situé sur la rivière Richelieu, à 1½ mille de la gare de Belœil. Ce village possède un bureau de poste, une église catholique, 2 hôtels, 9 magasins, une succursale de la banque des Cantons de l'Est, et une fabrique de poudre. Il y a dans le village une population de 300 habitants, tandis que celle de la paroisse est de 1,805 habitants.

Durant la dernière session, le Parlement a voté un montant de $9,300 pour l'achat d'un emplacement et la construction d'un quai, comprenant une tête en caisson à parements jointifs, de 100 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, et aussi pour l'érection d'un hangar sur ce quai.

Les plans et les devis furent préparés et l'on demanda des soumissions. Le ministère ne reçut qu'une seule soumission qui se montait à $14,000, et considérant que cette somme était trop élevée, en comparaison de l'estimation de l'ingénieur, il fut décidé, le 24 février dernier, de dépenser $5,000 pour les matériaux et de commencer

les travaux à la journée. Les matériaux achetés pour la construction du quai et livrés sur le site de l'ouvrage comprennent:—

120 toises de pierre à $10	$1,200 00
Articles de ferronnerie (boulons, couverture de toit, etc.)	286 00
Bois	2,576 00
Plaques d'acier	50 11
Divers	150 14
Total	$4,262 25
L'emplacement nécessaire a été acheté de Mme Courtois pour la somme de	$1,400 00
Dépense totale	5,662 25

GARE-DE-BELŒIL.

Gare-de-Belœil, comté de Verchères, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 21 milles au nord-est de Montréal. Un pont en fer de structure élégante, long de 1,200 pieds franchit le Richelieu à Gare-de-Belœil. Le village possède un bureau de poste, une messagerie, un magasin, une hôtellerie, une scierie, une succursale de banque et une fabrique de poudre la *Hamilton Powder Company.*

Estacades flottantes.

Pendant le mois de juillet, on a mis en place les estacades flottantes établies en ce lieu par le ministère, afin de faciliter le passage des barges et autres bateaux entre les piles du pont tournant du chemin de fer du Grand-Tronc, franchissant la rivière Richelieu.

On a été obligé de faire le renouvellement entier de l'une de ces estacades, longue de 105 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, en pièces de bois de 12 x 12 pouces et de réparer un autre tronçon de 100 pieds de longueur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Quai.

Le quai, à la gare de Belœil, construit en 1912, comprend une pile de 72 pieds de longueur par 21 pieds de largeur, ayant 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. Ce quai repose sur 43 pilotis convenablement enfoncés et récépés également à un pied au-dessus du niveau de l'eau basse. Ces pilotis sont solidement assujettis avec cinq boulons d'ancrage, de 1½ pouce de diamètre et de 30 pieds de longueur, à des pièces de fer enfoncés à cinq pieds dans la terre. Entre ce quai et le quai du Grand-Tronc au-dessous du pont, on a fermé un espace de 86 pieds au moyen d'une double rangée de pilotis enfoncés à 10 pieds d'espace et réunis par une moise sur la face extérieure.

Pendant le mois de novembre, cette rangée de pilotis a été renforcée et redressée au moyen de tirants liant ensemble les pilotis intérieurs et extérieurs; l'ouvrage a été fait à la journée.

Dépense: $103.18.

BERGERONNES.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord de la rivière du même nom, à 4 milles de la rivière Saint-Laurent et environ 15 milles en bas de Tadoussac. Ce village compte un bureau de poste, un bureau de télégraphe, 5 scieries et 3 fromageries. Population: environ 1,000 âmes.

Au cours de l'exercice dernier, un entrepôt a été construit sur le quai, au coût de $623.

L'ouvrage a été fait à la journée.

BERSIMIS.

Bersimis, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 65 milles en bas de Tadoussac. Il possède un bureau de poste et des succursales de la Cie de la Baie-d'Hudson et des Révillon et Frère.

A la dernière session du Parlement, la somme de $3,500 a été votée pour la construction d'un quai à cet endroit, mais rien n'a été fait.

BERTHIER (EN BAS).

Le village de Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la côte sud du fleuve Saint-Laurent, à 29 milles en aval de Québec.

Il se fait à cet endroit un trafic considérable des produits de la ferme qui sont transportés par le bateau à vapeur *Champion*; ce steamer tient une ligne quotidienne entre Québec et Berthier. Les grandes marées montent de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

Par le dépôt de sédiments et de terre d'alluvion accumulés le long du quai de Berthier, on avait constaté une décroissance notable de la profondeur de l'eau, et à un tel point que les vaisseaux ne pouvaient plus flotter à marée basse le long du quai.

A la demande des navigateurs et des hommes d'affaires, le ministère a fait commencer du dragage à Berthier pendant l'exercice financier expiré le 31 mars 1914.

La drague du ministère, *Progress*, a été mise en opération le 28 mai, et l'ouvrage a été complété le 22 juin. On a dragué jusqu'à une profondeur d'eau de 10 pieds à marée basse, afin que les vaisseaux, spécialement le *Champion*, pussent accoster au quai en aucun temps des marées et y rester tout le temps requis.

On a dragué une superficie de 48,970 pieds carrés, et la profondeur moyenne de la tranchée a été de 6 pieds. La quantité de déblais enlevés a été de 16,500 verges cubes (mesure de chaland) de glaise molle et de terre d'alluvion. L'arpentage indiquerait une quantité résultante d'environ 17,000 verges cubes, en allouant un facteur de 30 pour 100.

Dans la direction du rivage, la profondeur requise de 10 pieds à marée basse n'a pu être atteinte, car il était dangereux de creuser au-dessous de la base du quai, on aurait affaibli par là même la structure du quai.

Quai.

On a fait certaines réparations au quai de cet endroit, comme suit:—

On a renouvelé avec des madriers d'épinette de 4 pouces, le lambrissage à l'extrémité extérieure de la tête du quai, et sur la façade du côté "Est" du quai, sur une longueur totale de 130 pieds.

Huit (8) défenses ont été remplacées. Le plancher a été réparé et on a mis en œuvre 5,000 pieds m.p. de madriers d'épinette, de 3 pouces d'épaisseur.

Le priemier rang de longrines a été renouvelé sur une longueur de 25 pieds avec du bois d'épinette de 10 pieds par 8 pouces, et deux échelles ont été renouvelées.

On a peinturé le hangar placé au bout du quai, ainsi que les poteaux d'amarrage et quelques pièces de couronnement.

Les travaux ont été commencés le 1er juillet et complétés le 16 août.

Dépense: $1,999.88.

BERTHIERVILLE (EN HAUT).

Berthierville (Berthier, en haut), est un port très actif sur les rives du Saint-Laurent, dans le comté de Berthier; le chemin de fer du Pacifique-Canadien a une station importante à cet endroit. La ville possède deux églises (catholique romaine et anglicane), vingt magasins, trois hôtelleries, deux scieries, une succursale de la banque d'Hochelaga et une succursale de la banque Provinciale, un aqueduc, un couvent un collège, une école primaire, une institution de jeunes demoiselles, un bureau télégraphique, une messagerie, la distillerie de spiritueux Melcher. Population: 1,363 habitants.

Le 8 novembre 1910, un arrêté du Conseil autorisa l'achat, de M. Hermas Roch, pour la somme de $3,000, d'un emplacement pour un quai à Berthierville. Le 25 mars dernier, le ministère passa un marché avec M. Eugène Patenaude, le chargeant de la construction d'un quai sur le dit emplacement au prix de $14,721.70.

La construction comprend:

(*a*) Un caisson à parements jointifs de 180 pieds de longueur, de 16 pieds de largeur et de 10 pieds de hauteur, établi dans 9 pieds d'eau au niveau des basses eaux, et disposé dans le sens de la rive;

(*b*) Une superstructure à mur monolithe, de 10 pieds de hauteur, de 4 pieds de largeur à la base et de 2 pieds de largeur au sommet;

(*c*) Le remplissage en pierres de la substructure et le remplissage en pierres jusqu'à 2 pieds au-dessous du sommet, du mur monolithe, et le remplissage en terre entre le caisson et la berge;

(*d*) Une couche de 6 pouces d'épaisseur de pierres concassées à partir du mur en béton jusqu'à la rue;

(*e*) Une plate-forme en béton de 6 pouces d'épaisseur sur une longueur de 180 pieds et une largeur de 27 pieds.

Les travaux ont été commencés le 12 juillet 1912 et continués avec diligence jusqu'en septembre dernier, alors que l'on trouva nécessaire de suspendre la construction du plancher en béton, parce que le tassement du remplissage du quai n'était pas assez complet pour y poser le béton. Afin de terminer les travaux cette année, il fut décidé de remplacer le plancher en béton par un pavage en macadam.

On a alloué à l'entrepreneur des montant additionnels de $1,100 et de $250 pour construire un caisson en plus afin de raccorder l'extrémité du quai du gouvernement, en bas du courant, avec le quai de la Cie Richelieu, construit sur la propriété du Pacifique-Canadien, et aussi afin de construire un pavage en macadam.

L'entrepreneur a reçu une somme totale de $16,071.70; ce montant comprend le prix du contrat et les extras.

BIC.

Bic, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, est un village important et une station estivale très fréqnentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau.

Les grandes marées montent à 17 pieds; les petites marées à 8½ pieds.

Il y a deux quais à Bic: un que l'on appelle le vieux quai et qui est situé sur la rive sud du havre, et le quai de la Pointe-à-Côté, situé à cet endroit.

L'ouvrage fait pendant l'exercice 1913-1914 a été l'installation de la lumière sur la partie détruite du quai de la Pointe-à-Côté, et d'autres petites réparations.

BREWER'S-FACTORY.

Montant dépensé: $73.64.

Brewer's-Factory, comté de Labelle, est situé sur la rivière du Lièvre, à 9 milles environ en haut de Buckingham.

Pendant la crue des eaux du printemps, la glace a rompu les liens d'amarrage du débarcadère flottant. Pour le remorquer et le fixer en place, on a dépensé la somme de $5.

BRYANT'S-LANDING.

Bryant's-Landing, comté de Brome, est situé sur la rive ouest du lac Memphramagog, à 5½ miles par eau et à 8 milles par voie de terre de Magog, la station de chemin de fer la plus rapprochée sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Deux bateaux à vapeur qui font le service quotidien entre Magog et New-Port, Vt., y font escale du 15 mai au 20 septembre. Ce débarcadère sert au transport des voyageurs et des marchandises sur le lac dans un rayon de trois milles, pendant la saison de navigation.

Depuis la reconstruction du débarcadère en ce lieu par le Gouvernement, une centaine de personnes fréquentent Bryant's-Landing pendant l'été.

Le 7 juin 1913, on a reçu autorisation de dépenser la somme de $50 et le 9 juillet 1913, une autre autorisation a été reçue de dépenser $400 pour réparer les abords aux quais et pour construire un prolongement de l'abri.

L'ouvrage a été commencé le 5 août et complété le 27 septembre 1913, et consista à fermer l'abri actuel, à construire un prolongement, de 14 sur 12 pieds, à couvrir en pierre perdue une partie du côté nord des abords et niveler des abords de nouveau.

On a employé, dans l'exécution de ces travaux, environ 294 pieds de bois, 9,000 bardeaux, 943 pieds de colombage, 50 livres de fer et 80 charges de gravier.

BUCKINGHAM.

Buckingham, comté de Labelle, est un gros village situé sur la rivière du Lièvre; sa population est de 3,800 habitants. Cette paroisse est relié au chemin de fer Pacifique-Canadien, et c'est le terminus d'un trafic considérable par la navigation.

On a fait de légères réparations, posées des pentures neuves, etc., au ponton flottant de Buckingham, du 21 au 23 septembre.

Dépense jusqu'au 31 mars, $37.03.

CABANO.

Le village de Cabano, comté de Témiscouata, est situé sur la rive ouest du lac Témiscouata; c'est une station importante du chemin de fer Témiscouata, à environ 45 milles au sud de la Rivière-du-Loup.

La maison *Donald, Fraser & Son,* exploite des scieries considérables à Cabano, et plusieurs autres compagnies y font aussi le commerce de bois, ce qui rend le trafic considérable en ce lieu.

Pour l'avantage des bateaux nombreux qui naviguent sur le lac Témiscouata, l'aile de la tête du quai a été prolongée pendant l'exercice financier.

Ce prolongement a 100 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 16 pieds; il est construit en caissons à parements ouverts et solidement remplis d'un lest en pierre.

L'espace entre la tête du quai et le rivage sera rempli avec du bois de rebut provenant des moulins et pourra fournir une plus grande étendue propice à l'empilement du bois.

On a fait l'ouvrage à la journée, depuis le 10 juillet jusqu'au 20 août.

Dépenses: $2,994.56.

CACOUNA.

Cacouna, l'une des stations estivales les mieux connues et les plus fréquentées du Canada, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Témiscouata, à 120 milles en bas de Québec.

Les grandes mers montent de 19 pieds; les mortes mers, 12 pieds.

Pendant le présent exercice financier, on a fait au quai un prolongement de 75 pieds de longueur, 30 pieds de largeur à la base avec un fruit de 1 dans 12; la hauteur moyenne de ce prolongement est de 21 pieds.

Le dit prolongement est un ouvrage en caissons à parements jointifs, rempli d'un lest de pierre et placé à l'extrémité extérieure du quai actuel et dans le même alignement.

Le but du prolongement du quai, à Cacouna, est de procurer, pendant les grandes marées moyennes, une profondeur d'eau suffisante permettant aux bateaux de la compagnie Richelieu d'y accoster pour l'avantage des touristes et le transport de leur bagage et des divers articles qui leur sont nécessaires.

Dépense: $2,939.39.

On a fait aussi des réparations au vieux quai, lesquelles ont coûté $1,199.29. Tous les travaux ci-dessus mentionnés ont été exécutés à la journée dans le cours des mois d'août, de septembre et d'octobre.

CANNES-DE-ROCHES.

Cannes-de-Roches est une place de pêche dans une anse, à 5 mille au nord-ouest de Percé, et à 2 milles de Corner-of-Beach. Tous les pêcheurs de Corner of-Beach et des chutes de Percé cherchent un refuge à Cannes-de-Roches, pendant le tempêtes.

Le brise-lames de 175 pieds de longueur construit en 1907, a dû être allongé de 90 pieds pour offrir un abri à un plus grand nombre de bateaux.

Pendant l'exercice de 1912-13, on a assujéti, lesté et exhaussé jusqu'à 4 pieds audessus du niveau des basses eaux le caisson construit en 1911.

Durant le dernier exercice financier, le caisson de 90 pieds a été complété jusqu'au couronnement.

Dépense: $647.82.

CAP-À-LA-BALEINE.

Cap-à-la-Baleine, dans la paroisse de Sainte-Félicité, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ cinq milles à l'est du village de Sainte-Félicité.

Au Cap-à-la-Baleine, il y a une petite anse formée par l'embouchure d'un petit ruisseau et qui sert de havre aux pêcheurs.

Pendant l'exercice 1913-14, quelques-uns des cailloux obstruant l'entrée de la dite anse ont été enlevés au moyen d'explosifs.

Montant dépensé: $99.25.

CAP-DE-LA-MADELEINE.

La paroisse du Cap-de-la-Madeleine, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à la limite nord-est de la cité de Trois-Rivières, possède un quai, mais à cause du développement considérable de cette localité causé par l'érection d'un moulin à pulpe, on a décidé de prolonger ce quai jusqu'à l'eau profonde.

Les dragues du ministère ont été employées pour niveler la fondation du quai projeté et pour enlever la batture obstruant le chenal conduisant au quai. La drague *Ottawa* a enlevé 4,716 verges cubes d'argile, du 16 au 19 juin 1913, et la drague *Progress* a enlevé 9,500 verges cubes d'argile, du 6 au 13 octobre 1913.

ANSE-DU-CAP (CAPE-COVE).

Anse-du-Cap, comté de Gaspé, est une pêcherie considérable sur la côte de Gaspé. située à environ 9 milles au sud de Percé, le chef-lieu du comté. Les bateaux à va-

peur qui font le service entre Montréal et Pictou et entre Dalhousie et le bassin de Gaspé, y font escale.

En 1905, le ministère a résolu d'y construire un débarcadère, et en août 1906, on passa un marché avec M. John Burns, le chargeant de l'exécution de la première partie, formant 400 pieds de longueur, pour le prix de $13,000. Ces travaux furent achevés en novembre 1906.

Au printemps de 1912, on passa un marché avec Joseph Roméo Toupin, le chargeant de la construction d'un ouvrage de 300 pieds de longueur, pour compléter le quai, au prix de $24,500.

Les derniers décomptes progressifs représentaient une somme de $25,537.82.

Durant le dernier exercice financier, les travaux ont été achevés, et on a fait trois ouvrages additionnels comprenant un plan incliné sur la face extérieure, un ouvrage de protection le long du rivage et sur le côté est, et la reconstruction de l'extrémité extérieure du vieux quai. De plus, on a accordé un montant de $1,040 pour tassement imprévu.

CHAMBORD.

Chambord, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté ouest du lac Saint-Jean, à 10 milles en bas de Roberval. C'est une paroisse agricole de 1,000 âmes.

Au cours de l'exercice, la somme de $150.13 a été dépensée pour des réparations au plancher du quai.

L'ouvrage a été fait à la journée.

CHICOUTIMI-BASSIN.

Le bassin de Chicoutimi est situé à l'ouest de la ville de Chicoutimi, où il y a un bateau traversier faisant le service à toutes les heures.

A la dernière session du Parlement, la somme de $6,000 a été votée pour commencer la construction d'un quai.

Au cours de l'exercice dernier, un quai ayant un front de 99 pieds sur une largeur moyenne de 61½ pieds et muni d'une cale mobile de 35 x 12 pieds, et un entrepôt de 18½ pieds sur 16½ ainsi qu'un ponton de 35 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur et de 5 pieds de hauteur, ont été construits.

Le quai est une construction de pilotis, bien lambrissée avec du madrier de 4 pouces et protégée avec des défenses et des moises de 10 sur 10 pouces.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $5,997.07.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation; c'est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario fait le service quotidien entre Québec et Chicoutimi. Population, 8,000 âmes.

Afin de protéger le quai et de permettre le dragage en avant de ce quai, des pilotis ont été enfoncés le long de la tête du quai sur une distance de 200 pieds; 100 pièces de bois de 45 à 50 pieds de longueur ont été achetées pour compléter, à la saison prochaine, l'ouvrage en pilotis.

L'ouvrage a été fait à la journée et la somme de $1,802.38 a été dépensée.

Au cours de l'exercice dernier, les entrepôts et la salle d'attente sur le quai ont été levés de 18 pouces; la fondation qui reposait sur les débris du vieux quai de dosses a été renouvelée; le toit des entrepôts a été réparé, et le plancher sur la partie du vieux quai sur une étendue de 5,000 pieds a été renouvelé deux fois pendant la saison de navigation.

L'ouvrage a été fait à la journée et la somme dépensée est de $3,598.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $3,199 a été dépensée pour des améliorations au quai à cet endroit. La principale amélioration est l'installation électrique qui est composée de 4 lampes à arc de 32 c.p.; tous les fils sont posés sous la terre et cette installation coûte $2,203.72. Les treuils contrôlant la cale mobile ont été remplacés par deux grues de chaînes *Reading Multiple,* et le quai a été exhausssé de 1 à 2 pieds avec du gravier et de la terre, sur une étendue de 3,000 pieds carrés.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Prolongement du quai.

En vue de construire un prolongement du quai actuel, à Chicoutimi, on a dragué un lit pour les fondations jusqu'à une profondeur de 25 pieds au-dessous du zéro de l'indicateur du niveau de l'eau.

La quantité de déblais dragués a été de 30,060 verges cubes, mesure de chaland, d'argile et de quelques cailloux.

Le dragage a été fait par la *Continental Dredging Co.,* de Montréal, il a été commencé le 25 août et terminé le 28 septembre.

Le prix payé a été de 32½ centins par verge cube, mesure de chaland.

CLARKE-CITY.

Clarke-City, dans le comté de Saguenay, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans la baie des Sept-Iles. Une des plus importantes manufactures de pulpe du Dominion, fabriquant 125 tonnes de pulpe par jours, est établie ici.

Au cours de l'exercice dernier, le quai a été exhaussé d'environ quatre pieds au bout du large, seréduisant à rien au bout de terre; il a été élargi de pieds de la tête jusqu'au rivage, une distance de 400 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée. Le montant dépensé est de $12,437.20.

CONTRECŒUR.

Contrecœur, municipalité et station du chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern,* sur le fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Verchères. Il y a à Contrecœur une église (catholique romaine), cinq magasins, une hôtellerie, une scierie, trois fromageries et beurreries, sept écoles, un bureau télégraphique et une messagerie. Les bateaux de la Compagnie de navigation Ontario et Richelieu, y font un service trihebdomadaire; on y a fait l'inauguration d'un aqueduc en 1903. Population, 1,700 habitants.

Le quai en ce lieu comprend:—

1. Une tête de quai en encaissement à parements jointifs de 82 pieds de longueur (sans compter le brise-glace de 14 pieds de longueur), de 32 à 40 pieds de largeur, et établi à 16½ pieds de hauteur dans 6 pieds d'eau à l'étiage.

2. Un abord en encaissement à parements jointifs de 180 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur au sommet, flanqué d'un brise-glaces sur toute sa longueur.

Durant les mois d'été on a fait les réparations suivantes:—

On a réparé l'angle nord-est et le plancher du quai.

Des moises ont été placées sur sa face extérieure. On a renouvelé 40 pieds de pièces de couronnement le long des abords, avec du bois de 8 x 8 pouces.

Sur les deux coins extérieurs du quai et sur les angles du plan incliné des plaques de fer angulaires ont été ajoutées.

On a construit un hangar mobile de 30 x 20 pieds.

Le long des abords du quai, on a posé, sur une longueur de 100 pieds, un tuyau de drainage, de 8 pouces, pour drainer l'eau de la surface qui détériorait la chaussée.

Des réparations peu importantes ont été faites au plancher du quai.
Tous ces travaux ont été exécutés à la journée.
Dépense, $1,345.70.

COTEAU-LANDING.

Coteau-Landing, chef-lieu du comté de Soulanges, est situé sur les bords du fleuve Saint-Laurent, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 1½ mille de la station du Coteau, et à 36 milles de Montréal. Il y a en cet endroit une église (anglicane), un moulin à farine, cinq magasins, quatre hôtelleries, un élévateur pour le grain, les bureaux du télégraphe et du téléphone. En été, le bateau y fait escale en se rendant à Montréal. Le canal Soulanges, reliant les lacs Saint François et Saint-Louis, a son origine près du pont du Grand-Tronc, à Coteau, et se termine près du confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, après avoir traversé tout le village.

Le quai du Coteau-Landing comprend:—

1. Une tête de quai en encaissement à parements jointifs de 271 pieds 8 pouces de longueur, y compris un brise-glaces de 27 pieds par 25 pieds, et atteignant 15 pieds 5 pouces de hauteur dans 10 pieds d'eau au niveau des basses eaux.

2. Un abord en encaissement à parements jointifs, de 92 pieds à 25 pieds.

3. Un abord à piles et travées de 790 pieds de longueur, et de 12 à 24 pieds de largeur, formé de 26 caissons en bois au-dessous du niveau des basses eaux, et à superstructure monolithe en béton au-dessus des basses eaux, supportant des poutres en acier en double T, et un plancher en pin.

4. Un entrepôt de 41 x 20 pieds érigé aux points d'intersection de la tête du quai et de l'abord.

On commença en octobre 1910 la reconsctruction en béton de toute la tête du quai, et il fut achevé, cette année; comprenant un mur de ceinture en béton armé de 6½ pieds de hauteur, de 3 pieds d'épaisseur à la base et 1½ pied d'épaisseur au sommet.

Les abords en caissons à parements jointifs ont été couverts d'un plancher en béton, ainsi que les 300 pieds des abords sur les piles en béton.

Cet ouvrage a été fait à la journée. Il reste à faire en béton 480 pieds des abords pour parachever d'une manière permanente tout l'ouvrage complet.

Dépense totale, $3,986.58.

CÔTE-SAINTE-CATHERINE.

Côte-Sainte-Catherine est un lieu de débarquement sur la rive sud du Saint-Laurent dans le comté de Laprairie, à environ 5 milles à l'ouest du village de Laprairie. Un bateau traversier fait le service journellement entre cet endroit et Verdun, sur le côté opposé. Population de la paroisse, 5,000 habitants.

Le quai commencé en ce lieu en octobre 1899, et achevé dans le cours du mois de juin suivant, au prix de $3,199.46, comprend une tête de quai en encaissement à parements jointifs, de 82 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, pourvu d'un brise-glaces à son extrémité supérieure et cette tête est établie dans 6 pieds d'eau de profondeur au niveau des basses eaux, et il comprend de plus, un abord en encaissement à parements jointifs de 115 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur.

Des réparations peu importantes ont été faites à ce quai pendant le cours de l'été. On a placé trois toises de pierre aux environs de l'abord et la chaussée a été remplie et nivelée depuis le chemin public jusqu'aux abords du quai. Quelques madriers du plancher ont été renouvelés.

Cet ouvrage a été fait à la journée.

(CRANE-ISLAND) ÎLE AUX GRUES (RIVE NORD).

L'île aux Grues, comté de Montmagny, se trouve dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis du cap Saint-Ignace, à 35 milles au-dessous de Québec. L'île aux Grues compte 800 habitants qui s'occupent principalement de l'agriculture, mais dont un grand nombre possèdent des goélettes et autres vaisseaux.

Pendant le dernier exercice financier se terminant le 31 mars 1914, on a fait des réparations considérables au quai de cet endroit, à cause du mauvais état de cette structure.

Sur une surface de 120 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, deux rangs des pièces de la superstructure ont été renouvelés à l'extrémité extérieure du quai.

Sur une longueur de 200 pieds par 22 pieds de largeur, le premier rang des pièces de parement a été renouvelé en même temps que les longrines et les traversines.

De nouvelles solives de plancher, ayant des dimensions de 10 pieds par 12 pouces, ont été placées sur une longueur totale de 300 pieds.

Des madriers neufs, en épinette de 3 pouces, bien assujettis aux solives, ont été posés sur une surface totale de 350 pieds par une largeur moyenne de 25 pieds.

Les escaliers et le plan incliné ont été presque complètement remis à neuf; 12 poteaux d'amarrage et 4 organeaux ont été posés aux endroits requis. On a aussi remplacé quelques pièces de lambrissage qui étaient brisées. Eiviron 600 pieds linéaires de pièces de couronnement, de 10 x 12 pouces, ont été renouvelés.

L'ouvrage a été fait à la journée pendant les mois d'août, de septembre, d'octobre et de novembre.

Dépense totale: $2,499.98.

(CRANE-ISLAND) ÎLE AUX GRUES (RIVE SUD).

Le quai placé sur la rive sud de l'île aux Grues sert de havre aux goélettes pendant le printemps et les protège contre les glaces. Il est aussi très utile en été comme lieu de refuge pendant les tempêtes et les coups de vent d'est. Malheureusement, la profondeur de l'eau à maré basse n'est pas suffisante pour permettre aux vaisseaux d'un tirant assez considérable d'acoster au quai. C'est pourquoi il est désirable que le quai soit prolongé afin de donner plus d'eau à mer basse et augmenter ainsi son avantage comme havre de refuge. Le phare placé au bout du quai est construit en grosse charpente et constitue une charge énorme qui oblige de garder la structure du quai en très bon état et toujours solide.

Dans le cours du présent exercice financier on a fait des réparations importantes comme suit:—

Sur une surface de 2,520 pieds carrés, à l'extrémité extérieure du quai, on a renouvelé trois rangs de parements sur le côté de l'est, et deux rangs de parements sur le côté de l'ouest.

A l'extrémité intérieure, sur une surface de 360 pieds carrés, 5 rangs de parements du côté ouest ont été remis à neuf au moyen de pièces d'épinette de 12 x 12 pouces.

Des solives neuves, en épinette de 10 x 12 pouces, ont été posées sur une longueur de 90 pieds.

On a réparé le plancher sur une surface de 2,880 pieds carrés. Les pièces de couronnement ont été remplacées sur une longueur de 155 pieds linéaires.

L'ouvrage fait à la journée a été commencé le 18 juillet et complété à la fin d'octobre.

CROSS-POINT.

Cross-Point, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la rivière Ristigouche vis-à-vis la ville de Campbellton, N.-B. Un bateau traversier fait chaque demi-heure le service entre Cross-Point et Campbellton.

Pendant l'exercice, le plan incliné du débarcadère a été agrandi de 21 pieds lui donnant ainsi 40 pieds de largeur. On a commencé une pile de protection de 200 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, construite en caisson à parements ouverts et remplie de lest.

Montant dépensé: $2,195.12.

D'AUTRAY.

D'Autray, comté de Berthier, est un petit village situé à l'extrémité nord-est de la paroisse de Lanoraie, à 4½ milles au nord de Lanoraie, à 4½ milles au sud de Berthierville. On y compte un moulin à scie, un moulin à farine, un magasin et un bureau de poste.

Le 24 septembre 1913, la drague du ministère, *No 103*, a été mise en opération pour draguer un bassin de 8 pieds à l'embouchure de la Petite-Rivière-Saint-Joseph, vis-à-vis la propriété de E. Valois. Le dragage a été suspendu le 14 octobre. On avait enlevé 4,485 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de sable qui furent charroyés à ½ mille de distance. Le nombre d'heures de travail réel de la drague a été de 89½. Les tranchées draguées sont de 25 à 27 pieds de largeur par 4 à 7½ pieds de profondeur sur une distance totale de 615 pieds.

Le but de ce dragage est de faciliter le chargement du bois, du foin, de l'avoine et des patates qui s'expédient par eau dans cette localité.

M. Valois a donné au gouvernement le droit de passage perpétuel à partir du chemin du Roi jusqu'au site du dragage.

Pour compléter le projet original, il reste à enlever 18,496 pieds cubes (mesure de chaland) de déblais.

DESCHAMBAULT.

Un montant de $312.31 a été dépensé pour peinturer la clôture, les poteaux, etc., et faire des réparations ainsi que pour renouveler le plancher du quai là où c'était nécessaire, employant pour cela 6,100 pieds m.p. de madriers de 3 pouces.

DESJARDINS.

Desjardins, comté de Pontiac, est situé sur l'île aux Allumettes près de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis de la ville de Pembroke, Ont.

Comme il a été proposé de commencer, pendant la prochaine saison, des travaux d'amélioration considérables au quai de cet endroit, on a remis à cette époque les quelques petites réparations qu'on devait y faire. Il a été jugé plus opportun de faire l'acquisition d'une partie du bois nécessaire aux travaux projetés; c'est ce qui a été fait, et actuellement les matériaux sont empilés sur le quai.

Dépense jusqu'au 31 mars: $199.45.

DORION.

Dorion, comté de Vaudreuil, est un village situé à 24 milles à l'ouest de Montréal. On y compte une station des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, un bureau de poste, 3 magasins et 2 hôtelleries. La population est de 300 habitants. Elle est beaucoup augmentée en été par un grand nombre de touristes qui y viennent en villégiature.

En 1913, le ministère a entrepris du dragage d'intérêt public, et deux ouvrages de dragage d'intérêt particulier.

A.—*Pour la traverse.*

Du 17 octobre au 8 novembre, le 15 novembre et du 19 novembre au 25 novembre, la drague du ministère, *N° 103,* a complété un chenal de 5 pieds de profondeur, 400 pieds de longueur par plus de 60 pieds de largeur, commencé l'année précédente vis-à-vis le chemin public qui passe entre les propriétés Mackay et Labelle. On a aussi dragué pour nettoyer le chenal vis-à-vis l'autre chemin public qui conduit à la station. Quantité totale de déblais enlevés: 6,860 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de cailloux; on a dragué pendant 159 heures de travail réel, et on a fait des tranchées de 18 à 25 pieds de largeur, par 3 à 13 pieds de profondeur sur une distance de 1,027 pieds. Une partie des déblais a été jetée par dessus bord et le reste a été charroyé à ¼ de mille de distance.

Le but de ce dragage est de fournir un débarcadère plus facile aux bateaux moteurs, et pour le bateau traversier que l'on se propose de mettre en opération pour faire la traverse entre Dorion et l'Ile-Perrot sur la rive opposée de la baie de Vaudreuil.

B.—*Vis-à-vis la propriété Labelle.*

Du 10 au 14 novembre, la drague du ministère, *N° 103,* a été louée au colonel A. A. Labelle pour faire du dragage vis-à-vis sa propriété, à raison de $8.50 par heure. On a fait un bassin de 4 à 6 pieds de profondeur par 80 pieds de longueur, et de 30 à 55 pieds de largeur. On a enlevé 1,290 verges cubes (mesure de chaland) de glaise, qui ont été jetées par dessus bord. La drague a été mise en opération pendant 33 heures de travail réel. Des tranchées ont été draguées sur une largeur de 21 à 24 pieds, une profondeur de 6 à 8 pieds, et une distance de 170 pieds.

On a chargé au colonel Labelle 45 heures d'ouvrage au coût total de $382.50, qui ont été dûment payés.

C.—*Vis-à-vis la propriété Mackay.*

Pendant les 17, 18 et une partie du 19 novembre, la drague du ministère, *N° 103,* a été louée au colonel F. S. Mackay, pour un ouvrage analogue à celui qui a été fait sur la propriété du colonel Labelle, et aux mêmes conditions. On a creusé un bassin de 5 pieds, par 50 pieds carrés, et enlevé 592 verges cubes (mesure de chaland) de glaise. La drague a été employée pendant 17 heures d'ouvrage réel. Des tranchées de 23 pieds de largeur, de 5 à 5½ pieds de profondeur, sur une distance de 105 pieds, ont été draguées. Une partie des déblais a été jetée par dessus bord, le reste a été charroyé sur des chalands et déchargé à ¼ de mille plus loin.

Le compte du colonel Mackay a été fait pour 20 heures d'ouvrage, au total de $170, qui ont été dûment payés.

DOUCET'S-LANDING.

Dragage.

Sainte-Angèle de Laval, est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Trois-Rivières. L'embranchement du Grand-Tronc qui passe à Doucet's-Landing a son point de jonction avec le *Quebec, Montreal and Southern Railway,* à Saint-Grégoire, comté de Nicolet, avec l'Intercolonial à Aston-Junction, et avec la ligne du Grand-Tronc allant de Québec à Montréal, à Victoriaville, comté d'Arthabaska.

La population de Sainte-Angèle de Laval est d'environ 800 habitants, et la population du comté est d'environ 26,000 âmes dont environ la moitié fait des affaires à Trois-Rivières.

Le dragage fut fait par la drague *Capital* qui commença le travail le 30 septembre et le termina le 20 novembre 1913, après avoir enlevé 16,122 verges cubes, mesurées

sur place, où 19,580 verges cubes, mesure de chaland, de tuf, glaise, sable et cailloux.

La tranchée a une profondeur moyenne de 3 pieds et 6 pouces. La profondeur de l'eau du côté nord-est du quai est de 12 pieds et sur le côté nord-est, de 10 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, ou au-dessous du zéro de l'échelle de marée de Trois-Rivières.

Les dépenses pour l'exercice financier ont été de $5,153.82.

DOUGLASTOWN.

Douglastown, comté de Gaspé, dont les habitants au nombre de 1,700 environ, s'occupent de la pêche et de l'agriculture, est situé sur une éminence, du côté sud de l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

Pendant l'exercice financier de 1912-13, on a construit en ce lieu un tronçon du débarcadère à la hauteur du couronnement, d'une longueur de 295 pieds à partir du rivage. Ce tronçon comprend des caissons de 22 x 27 pieds avec travées de 22 pieds, lesquels on a établis sur un fondement de clayonnage reposant sur le sable. Une longueur additionnelle de 147 pieds a été construite jusqu'au couronnement dans le cours de l'année dernière.

Dépense: $2,573.66.

EAST-TEMPLETON.

East-Templeton, comté de Wright, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 7 milles en aval d'Ottawa.

Le quai de cet endroit ayant été avarié par les glaces, au printemps de 1913, on a réparé ces dommages, du 10 au 30 novembre. Quatre pilotis neufs ont été enfoncés le long de la façade du quai; on a aussi placé cinq nouvelles défenses, quatre chapeaux de 18 pieds de longueur et deux pièces de moise de 8 pieds de longueur; quelques madriers et des liernes ont été renouvelés.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$144 50
Matériaux	164 27
Total	$308 77

LES ÉCUREUILS.

Des réparations ont été faites pendant le dernier exercice afin de mettre en ordre le quai-débarcadère aux Ecureuils, comté de Portneuf.

A l'ouverture de la navigation, le petit entrepôt situé sur l'extrémité du large du quai, qui avait été endommagé par la glace, a été réparé et replacé sur ses bases. On a aussi renouvelé du plancher sur le pavage du quai, qui avait été brisé par la glace.

Plus tard, environ 5,826 pieds m.p. de madriers d'épinette de 3 pouces ont été employés pour renouveler le plancher du bout extérieur de la tête du quai, qui a 45.5 pieds de front sur la rivière sur 30.5 pieds de profondeur, et qui s'élève sur la grève sèche, à mer basse.

Durant tout l'hiver de 1913, de gros blocs lourds de pierre de taille et de pierre à construction ont été expédiés par C.N.Q.R. de Saint-Marc des Carrières au quai des Ecureuils et déchargés sur le quai pour être charroyés sur la glace à Saint-Croix, sur le côté sud, pour la construction d'une nouvelle église, presbytère, etc. Le tête du quai devint surchargée et les traversines et les soliveaux de plancher se déplacèrent, causant une dépression dans le plancher, ce qui nécessita de l'enlever, d'y placer des supports, de le niveler et de placer des liens aux solivaux.

Quoique le bois du plancher ne fut pas tout à fait défectueux, on a jugé qu'il était mieux de renouveler tout le plancher, employant le meilleur des vieux matériaux

en réparant le bout du large de l'ancien caisson où 20 pieds du chemin qui était en mauvais état.

ESCOUMAINS.

Escoumains, un village important dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 26 milles en bas de l'embouchure de la rivière Saguenay. Population: 1,000 âmes.

Au cours de l'exercice dernier, la somme de $594.64 a été dépensée pour enlever les cailloux qui se trouvaient dans l'embouchure de la rivière.

L'ouvrage a été fait à la journée.

FABRE.

Fabre, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté est du lac Témiskaming, à 11 milles au sud de Ville-Marie; sa population est de 1,000 habitants qui s'occupent d'agriculture.

Les travaux d'amélioration au quai Fabre ont été commencés le 2 juin et continués jusqu'au 30 septembre.

On a construit un entrepôt de 56 x 24 pieds, et pour lequel il a été employé 1,000 pieds de bois (m.p.) pour le plancher. On a posé 130 pieds linéaires d'un garde-corps en bois sur le côté nord du quai, et 96 pieds sur le côté sud. Ce garde-corps, le garde-roue et les portes du hangar ont été peinturés. Autour du quai on a placé 141 verges cubes de pierres perdues. On a aussi employé 1,950 verges de pierre pour remplir le quai. La partie du quai en pilotis a été quelque peu réparée. Pendant le mois de mars, la somme de $109 a été dépensée pour réparer le plan incliné, etc., que le bateau à vapeur avait endommagé, l'automne dernier.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$1,871 38
Matériaux	532 45
Total	$2,403 85

FASSETT.

Fassett, comté de Labelle, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, le long du chemin de fer Pacifique-Canadien; sa population est de 1,000 habitants.

Du 18 février au 14 mars, on a construit à cet endroit un brise-glace en caisson, de 20 pieds de longueur, 16 pieds de largeur par 18 pieds de hauteur, à 200 pieds à l'ouest et 100 au nord de la façade du quai. Pour cette structure, on a employé 12,000 pieds de bois (m.p.) et 9 toises de pierre.

Une pièce de lierne a été renouvelée dans la défense inférieure du quai.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$205 57
Matériaux	401 42
Total	$606 99

POINTE-AU-PÈRE (FATHER-POINT).

Pointe-au-Père, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à six milles en aval de Rimouski. C'est là où les paquebots traversant l'océan arrêtent pour prendre et laisser leurs pilotes.

Il y a un puissant cornet de brume actionné par l'air comprimé, un phare à l'acétylène et un poste de télégraphie sans fil de Marconi.

L'ouvrage fait pendant l'exercice 1913-1914 consista à réparer la partie du quai détruite par la tempête de l'automne de 1912. On l'a reconstruite sur une longueur de 60 pieds par 25 pieds de hauteur en parements clos, de 12 sur 12 pouces. On a placé des liens verticalement à l'intérieur, à tous les cinq pieds et boulonnés aux pièces de parement avec des boulons à vis. La pierre qui avait été emportée a été enlevée et cette partie du quai a été lambrissée en partie et remplie de lest.

Montant dépensé, $3,529.31.

FORT-COULONGE.

Fort-Coulonge, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, le long de l'embranchement Waltham du Pacifique-Canadien.

Le 17 février on a commencé à cet endroit la construction d'un quai pour servir de débarcadère au bateau-traversier. Cet ouvrage a été complété le 31 mars, à l'exception du gravier sur le dessus de la chaussée et d'une petite quantité de lest qui reste à mettre dans le quai à bas niveau; on finira ce travail à la saison prochaine.

Le quai ci-dessus mentionné comprend une tête de débarcadère en caisson, de 36 pieds de façade par 30 pieds de largeur, avec trois niveaux à 2, 6 et 10 pieds au-dessus de la ligne de l'eau basse. Les deux débarcadères les plus élevés sont pourvus de plans inclinés. Les abords des niveaux du milieu et du sommet consistent en un caisson de 10 pieds par 24 pieds, avec une travée le reliant à la tête du quai; cette travée a 28 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Les abords du quai avec la chaussée sur le sommet ont 16 pieds de largeur par 300 pieds de longueur; ils sont construits en pierres perdues et avec un remplissage en terre.

Dépense jusqu'au 31 mars, $2,543.09.

GARTHBY.

Garthby, comté de Wolfe, est située sur la rive est du lac Aylmer, dans le fond de la baie Ward. C'est une station sur la ligne du chemin de fer Québec Central, à 47 milles de Sherbrooke. Ce village possède quatre magasins, un étal, une forge, des moulins à scie, une église, une hôtellerie, et c'est le centre d'expédition du commerce de bois qui est considérable dans les environs.

Le 12 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $110 pour des réparations au quai.

L'ouvrage a été commencé au commencement de juillet et consista à niveler, avec de la pierre concassée et du gros gravier, les abords en terre et en pierre et à réparer la partie basse du débarcadère.

On employa dans l'exécution de ces travaux, 59 verges cubes de pierre concassée et de gravier et 72 pieds m.p. de bois.

Dépense pour l'exercice 1913-1914, $109.27.

GASPÉ (BASSIN).

L'ouvrage en eau profonde qu'on devait construire dans le bassin profond extérieur, à Adam's-Bluff, terminus du chemin de fer *Quebec Atlantic and Western,* à un mill et demi du village de Gaspé, a été complété.

L'estimation finale des travaux porte la dépense à $272,733.99.

RIVIÈRE GATINEAU.

La rivière Gatineau, comté de Wright, se décharge vers le sud dans la rivière Ottawa à un mille de Hull.

L'éboulement du bord est de cette rivière, en bas du pont du chemin de fer a causé un dommage considérable à des terrains d'une grande valeur. Afin d'empêcher cette

érosion du rivage, on a commencé depuis deux ans un ouvrage de protection en pierres perdues.

Pendant la dernière saison, du 23 septembre au 9 décembre, on a construit 380 pieds linéaires de cet ouvrage de protection, comprenant un mur en pierres perdues de 33 pieds de largeur, 1½ pied d'épaisseur, avec un fruit de 1 dans 3; à l'intérieur de ce mur on a fait un remplissage au moyen de 2,000 verges cubes de terre, 1,000 verges de pierre, y compris les 480 verges achetées l'année précédente mais qui n'avaient pas été employées.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$ 1,996 49
Matériaux	1,085 66
Total	$ 3,082 15

POINTE-GATINEAU.

La Pointe-Gatineau, comté de Wright, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à l'embouchure de la rivière Gatineau; sa population est de 1,500 habitants.

On a renouvelé le plancher sur les deux niveaux les plus élevés du quai, 28-30 avril.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$ 15 00
Matériaux	52 50
Total	$ 67 50

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté de Stanstead, est une municipalité située sur la rive est du lac Memphramagog, à 11 milles de Magog qui est la station du chemin de fer la plus rapprochée. La population permanente de ce village est de 200 âmes, laquelle s'augmente à 300 en été, par les gens que la beauté du site y attire. On compte en ce lieu cinq magasins, une hôtellerie de tempérance, deux églises, un bureau de poste et le téléphone. En hiver, les communications avec Magog et Smith's-Mills se font en voiture; en été, deux bateaux à vapeur font le trajet deux fois par jour entre Newport, Vt., et Magog. Le long du lac, on trouve un grand nombre de cottage qui s'alimentent à Georgeville. La région environnante est habitée par de riches cultivateurs, et tout le trafic, dans un rayon de cinq milles, converge sur Georgeville. Toutes les marchandises, en été, sont expédiées par les bateaux, et les passagers, dans ce district, se servent de cette voie navigable pour voyager.

A la dernière session du parlement, la somme de $500.00 a été votée pour la reconstruction d'une partie du quai en béton. Le 10 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 23 mai et a duré, avec des interruptions, jusqu'au 30 octobre 1913, et consista à réparer la partie basse du débarcadère qui avait été endommagée par la glace, à démolir une partie du vieux quai, à construire un mur en béton de 6 pieds de hauteur ayant 4 pieds à la base, 2 pieds au sommet et 63 pieds de longueur, et à remplir le quai avec de la pierre et du gravier.

On employa dans ces travaux à peu près 4 pilotis d'orme de 26 pieds de longueur, 175 pieds m.p. d'épinette, 300 sacs de ciment et 70 verges cubes de gravier.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $515.82.

GLEN-ALMOND.

Glen-Almond, comté de Labelle, est un village situé sur le côté est de la rivière du Lièvre.

Pendant les inondations du printemps, la glace a rompu les liens d'amarrage du ponton flottant placé à cet endroit.

Pour le ramener et le fixer à sa place, on a dépensé la somme de $15.75.

RIVIÈRE GODEFROYE.

La rivière Godefroye, un petit cours d'eau dans le comté de Nicolet, prend sa source dans la seigneurie de Roquetaillade et passe à travers la paroisse de Saint-Grégoire jusqu'au fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Trois-Rivières.

Le 11 juin 1906, on a passé un contrat pour la construction d'un débarcadère à l'embouchure de la rivière Godefroye, pour $4,200.00. La construction devait être comme suit:—

(*a*) Une tête de quai en pilotis, de 32 pieds de largeur, formée de deux parties, dont l'une a une façade extérieure de 60½ pieds, et l'autre une façade de 36½ pieds, les deux faisant un angle intérieur de 125 degrés.

(*b*) Une approche en pierre de 611 pieds de longueur par 16 de largeur, avec des pentes sur les deux côtés, des abords de côté formant un angle de 25 degrés avec la plus longue face de la tête, le tout s'élevant à 11 pieds et 3 pouces au-dessus du niveau de l'eau. L'ouvrage a été commencé dans juillet 1906, et complété d'une manière satisfaisante le 18 août suivant.

(c) En août 1908, la somme de $650.00 a été dépensée pour construire un entrepôt, de 22 sur 165 pieds, sur la tête du quai et pour exhausser les abords en pierre de 1 à 2 pieds, sur une longueur de 200 pieds.

Durant les mois de juillet et d'août 1910, un montant de $1,162.30 a été dépensé pour construire, jusqu'à une hauteur de 6 pieds au-dessus du zéro de l'indicateur du niveau de l'eau, un prolongement en pilotis et caissons, de 33 x 10 pieds, pour servir de quai au niveau de l'eau basse; on a en même temps rempli de pierre en arrière du quai jusqu'à l'approche, sur une distance de 20 à 42 pieds.

Le 28 avril 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $400 pour réparer le quai qui avait été endommagé par la glace.

L'ouvrage a été commencé le 19 juin et complété le 31 juillet 1913, et consista à démolir le coin nord-est du quai, à enfoncer des pilotis qui avaient été arrachés par la glace, à reconstruire et à lambrisser, jusqu'au fond de la rivière, les faces du nord-est et du sud-est du quai et à replacer quelques madriers du plancher.

On employa dans l'exécution de ces travaux 3,848 pieds m.p. de bois.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $405.67.

GRAHAM.

Graham, comté de Vaudreuil, est un petit village possédant un bureau de poste et une gare de chemin de fer (Choisy) sur la ligne du Pacifique-Canadien. Il est situé à 37 milles au nord-ouest de Montréal.

Le quai public de Graham, construit en 1899-1900, comprend:—

1. Une tête de quai en pilotis, de 97 x 32 pieds, ayant 19 pieds 9 pouces de hauteur et plongeant dans 10 pieds d'eau au niveau de l'eau basse;

2. Des abords en pilotis de 48 x 24 pieds;

3. Des abords en pierre de 230 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet, avec garde-corps et des talus de 1 dans 1 sur les deux côtés;

4. Une route d'accès de 333 pieds par 24 pieds conduisant au chemin du roi;

5. Un hangar à marchandises, de 25 x 24 pieds, placé à l'intersection de la tête du quai et des abords en pilotis, en aval du quai; et un autre hangar de 15 x 15 pieds situé à l'angle sud-ouest du quai.

On a fait des réparations considérables à ce quai pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre 1913. Trois pilotis ont été enfoncés dans le coin nord-ouest; les têtes de quatre pilotis ont été renouvelées au moyen d'entures, dans les abords. Toutes les solives de plancher ont été renouvelées, tant dans les abords que dans la tête du quai, et on a posé un plancher neuf en madriers de 3 pouces sur toute la surface du quai.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Dépense: $1,615.67.

GRANDE-ENTRÉE.

Le hangar à marchandises a été réparé, couvert en bardeaux et peinturé. On a aussi fait des réparations peu importantes au quai.

Dépense: $311.68.

Dragage.

Au commencement du mois d'août, la drague *N° 4* s'est rendue à Grande-Entrée pour enlever une partie d'une batture qui s'est formée entre le quai du gouvernement et l'embouchure du havre.

On a enlevé 11,874 verges cubes de déblais, mesure de chaland, et 675 verges ont été jetées par-dessus bord. Pendant deux semaines, la drague n'a pu fonctionner à cause de la rupture et du manque de câbles convenables. Vers le milieu de septembre, la drague a été transportée à Amherst.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est le nom d'un lieu de pêche considérable à quelque 21 milles au sud-ouest de Percé.

Pendant l'exercice 1910-11, on a construit des piles en béton armé, pour achever la fortification de l'ouvrage, et couvrant une superficie de dix mille pieds; mais faute de l'outillage nécessaire, dont la commande n'avait pas été livrée à temps, on n'a pas pu mettre ces piles en place. On a employé un scaphandrier et son aide durant trois semaines pour enlever des obstructions, et pour boucher provisoirement des ouvertures sur une longueur de 300 pieds à l'extrémité extérieure, au moyen d'environ 400 sacs de ciment.

Comme il a été mentionné dans des rapports précédents, les pièces de parement en bois, ayant été rongées par les tarets, furent emportées par la mer avec la plus grande partie du lest placée dans la section extérieure, entre les plates-formes de soutènement. On a établi une palée de bois d'épinette blanche pour consolider la construction, mais le tout a été emporté par l'action de l'eau accumulée en arrière des compartiments vides.

Dans l'automne de 1911, les compartiments des façades extérieures ont été déchargés de leur lest; la plate-forme à lest supérieure a été enlevée, et les compartiments inférieurs ont été complètement nettoyés des pierres et de la vase qui s'y étaient accumulées. Les parois de ces compartiments furent revêtus de madriers et de grosse toile pour y poser le béton. Trois compartiments de l'extrémité extérieure du quai ont été remplis de béton jusqu'au niveau moyen des basses eaux.

En novembre 1911, pendant les violentes tempêtes d'automne, la superstructure de la jetée a été partiellement détruite, et on a découvert après un examen complet par un scaphandrier compétent, qu'en outre des ouvrages en béton les réparations coûteraient

$10,000. Il fallait exécuter immédiatement des réparations provisoires qui entraînèrent une dépense de $684.42.

Pendant l'exercice de 1912-13, on a dû employer un scaphandrier pour continuer l'exécution des travaux commencés en 1911, et ce, sur une longueur de 30 pieds, et pour enlever les débris et les pierres de lest contre les parois de l'ouvrage, de façon à pouvoir les revêtir par des pièces de bois d'épinette blanche de 10 x 12 pouces, jusqu'au franc-banc de roc, et pour replacer le lest afin d'empêcher la superstructure d'être emportée. Le revêtement ci-dessus a une longueur de 100 pieds.

Dans le cours du dernier exercice financier, on a fait quelques légères réparations au sommet du quai et au hangar à marchandises. Trois compartiments de 10 x 10 pieds, sur la face extérieure du quai, ont été remplis de béton.

Dépense: $2,957.43.

GRENVILLE.

Grenville est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à environ 60 milles en bas d'Ottawa et à l'entrée du canal Grenville. Des petits bateaux viennent souvent se mettre à l'abri ici.

La drague *Nipissing* du ministère a travaillé à Grenville, sur la rivière Ottawa, du 1er au 9 octobre, creusant un bassin pour les yachts sur le côté est du quai public. On a fait deux coupes, de 137 pieds et de 92 pieds de longueur sur 25 pieds et 23 pieds de largeur, respectivement, avec une profondeur moyenne de 9 pieds.

On a enlevé 1,911 verges cubes d'argile et de cailloux, mesure de chaland, que l'on a déposées dans l'eau profonde, à un mille de là.

GRONDINES.

L'ouvrage qui a été fait pendant l'exercice précédent, à Grondines, dans le comté de Portneuf, consista à réparer en partie le plancher du quai, à replacer quelques longues défences perpendiculaires endommagées, à faire diverses réparations à la salle d'attente y compris du peinturage, et à réparer environ 800 pieds des abords conduisant au quai en arrondissant le milieu sur une largeur de 9 pieds avec une couche de 6 pouces de gros gravier.

A la clôture de la navigation, tout ce qui pouvait être endommagé par la glace, la fonte des neiges ou par les hautes eaux extraordinaires, tels que les défenses mobiles, les poteaux d'amarrage, l'entrepôt sur l'extrémité du large du quai servant l'été et l'automne, a été enlevé et placé en sûreté sur le rivage.

On employa dans ces réparations 12,200 pieds m.p. de madriers de 3 pouces et de bois, les madriers étant placés et assujettis sur le vieux plancher, pour le renforcer, et couvrant une superficie de 4,000 pieds carrés.

GROSSE-ÎLE.

Quai ouest (section des personnes en santé).

La Grosse-Ile est située dans la fleuve Saint-Laurent, à quelque 30 milles en aval de Québec.

Le gouvernement du Canada se sert de ce lieu pour la quarantaine que doivent faire les vaisseaux remontant le Saint-Laurent.

Deux quais sont disponibles pour l'accommodement des bateaux au service de la quarantaine; un des ces quais est situé à l'extrémité ouest ou section des personnes en santé; l'autre se trouve à l'extrémité est et se nomme quai de l'hôpital.

Comme les choses existent aujourd'hui, le passage entre les bateaux et l'île se fait au moyen d'un petit steamboat qui suffit pour accommoder quelques passagers seulement; mais quand il y a grand nombre de voyageurs, parfois de 2,000 à 3,000, le débarquement ou l'embarquement s'y fait avec lenteur et cause des ennuis qui n'existeraient

pas si l'on y trouvait de plus grandes facilités. C'est pourquoi, on a cru qu'il était désirable d'agrandir le quai de l'ouest, quant à présent du moins, de façon à ce que les steamers puissent y accoster en aucun temps, et débarquer les immigrants et leurs bagages le plus tôt possible, lorsque c'est nécessaire de les désinfecter.

Dans ce but on passa un contrat, en avril 1911, pour la construction d'un prolongement du quai ouest. A cause de retardements incontrôlables, le caisson de fondation ne put être mis en place qu'en septembre 1912. Avant de placer ce caisson, le fond du fleuve avait été dragué jusqu'à une profondeur de 26 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées, et le 20 novembre l'ouvrage fut suspendu pour l'hiver. Dans le mois de mai 1913, les travaux du prolongement furent repris, après que l'on eût réparé quelques dommages causés au caisson durant l'hiver. L'ouvrage s'est continué pendant l'été et on le compléta le 20 novembre dernier.

Le dit prolongement comprend un ouvrage en caissons, de 200 pieds de longueur, 60 pieds de largeur, mesure prise au sommet, avec un fruit de 1 dans 12 sur les côtés et à l'extrémité extérieure. Cet ouvrage en caisson est à parements jointifs, solidement rempli de pierre, lambrissé sur toutes ses faces avec des pièces de bois dur, de 6 pouces d'épaisseur, et sa hauteur totale est de 54 pieds. Le montant du contrat était de $59,777.60.

Actuellement, le quai offre de meilleurs avantages pour y débarquer depuis qu'il y a une profondeur de 26 pieds à marée basse, mais l'extrémité extérieure n'est pas encore assez étendue pour permettre aux steamers d'accoster au quai et y transborder directement les passagers avec leur bagage.

On sera encore obligé de se servir d'un plus petit bateau pour faire ce transbordement direct jusqu'à ce que de plus grandes facilités soient données.

Quai de l'est.

La superstructure de ce quai a été complètement renouvelée sur une longueur de 100 pieds par 20 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur. Les solives ont été réparées et on a remis le plancher à neuf, sur une surface de 100 pieds par 20 pieds, avec des madriers d'épinette de 3 pouces.

On a aussi fait quelques autres réparations moins importantes. L'ouvrage a été fait à la journée dans le cours des mois d'octobre et novembre.

Dépense totale: $1,178.15.

Mur de soutènement (extrémité de l'est).

Aux grandes marées du printemps et de l'automne, le fleuve Saint-Laurent inonde généralement les terrains bas à l'extrémité ouest de l'île, et pendant quelque temps tout accès au quai est rendu impossible, ce qui cause de grands inconvénients aux gens intéressés.

Comme le service du quai avait été beaucoup empêché par ces inondations périodiques, les autorités de la quarantaine présentèrent des requêtes pour la construction d'ouvrages pouvant mettre fin à ces obstacles, et à la dernière session du parlement, un montant de $4,000 fut voté pour l'exécution des travaux requis.

Pendant les mois d'août et de septembre, on a construit en travers de l'anse un mur en béton, de 540 pieds de longueur; ce mur a une hauteur moyenne de 8 pieds, et son épaisseur à la base et au sommet est de 24 et 18 pouces, respectivement.

Cinq poteaux en fer ornementés, destinés à supporter trois lampes électriques chacun, ont été placés sur le sommet du mur.

On a creusé dans les terrains bas une tranchée de 1,100 pieds et posé une série de drains agricoles au moyen de tuyaux de 4 pouces de diamètre. Ce système de drainage sert à faire écouler dans le fleuve Saint-Laurent les eaux de pluie par une valve d'arrêt placée dans le mur en béton.

Tous les travaux ci-dessus mentionnés ont été exécutés à la journée.

Dépense totale: $3,973.60.

GROSSE-ROCHE.

L'anse à la Grosse-Roche, dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Saguenay, est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 12 milles de son embouchure. Population, 1,500 âmes.

Au cours de l'exercice dernier, la somme de $1,507 a été dépensée pour l'enlèvement de la structure sous-marine du prolongement de la tête du quai, qui avait été emportée par la glace, voilà deux ans. On a aussi dépensé le montant de $1,767.79 pour acheter des matériaux consistant en des pièces de bois rond et de la pierre.

L'ouvrage a été fait à la journée.

HAVRE D'HARRINGTON.

Le village d'Harrington est construit sur une petite île située de manière à en faire un des meilleurs havres de la rive nord. Il possède deux églises, anglicane et méthodiste, ainsi qu'un hôpital pour les marins. La population se compose de pêcheurs et environ 60 familles demeurent là durant l'hiver.

Le havre d'Harrington se trouve à 110 milles en bas de Natashquan.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $4,000 pour le parachèvement du quai à cet endroit. Au cours du dernier exercice, $942.52 de cette somme a été dépensée pour acheter des matériaux.

HIGH-FALLS.

High-Falls, comté de Labelle, est un village situé sur le côté est de la rivière du Lièvre, à 24 milles en haut de Buckingham.

Les glaces, dans le printemps, ont rompu les chaînes d'amarrage du débarcadre flottant, en cet endroit. Le hangar a été démoli et le débarcadère sérieusement endommagé. Du 3 au 13 et du 19 au 29 mai, on a fait les réparations nécessaires.

Dépense jusqu'au 31 mars, $116.88.

HUDSON.

Hudson, est un petit village du comté de Vaudreuil, situé sur la rivière Ottawa, et le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien (ligne courte), à 9 milles de Vaudreuil, et 35 milles de Montréal. Il y a en cet endroit un débarcadère pour les steamers se rendant à Ottawa, un bureau de poste, une église méthodiste, une église catholique romaine, des bureaux de télégraphe, de téléphone et des messageries, une fabrique de lainage, une hôtellerie et deux magasins.

Du 27 janvier au 19 février 1914, un banc de galets placés à environ 400 pieds en haut du quai du gouvernement, à Hudson, a été miné au moyen d'explosifs jusqu'à une profondeur de 8 pieds au-dessous du zéro de l'indicateur de niveau d'eau. Les explosifs employés consistaient en bâtons de dynamite et une batterie électrique.

On a ainsi réduit en morceaux 75 verges cubes de galets qui seront enlevés par une drague à la prochaine saison.

Dépense totale, $437.09.

Le but de ces mines est de faciliter l'accès des bateaux au quai du ministère.

HULL.

Hull, comté de Wright, est une ville de 18,200 habitants, située sur la rivière Ottawa, vis-à-vis de la cité d'Ottawa.

On a fait quelques réparations peu importants au garde-corps et au hangar à marchandises sur le quai de Hull. La pierre de macadam livrée à l'automne de 1912 a été épandue et nivelée sur la chaussée des abords du quai.

Dépense jusqu'au 31 mars, $83.25.

IBERVILLE.

Iberville est une ville incorporée, située dans le comté du même nom, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis la ville de Saint-Jean. On y trouve les gares des chemins de fer Vermont-Central, Pacifique-Canadien, et Québec, Montréal et Sud; deux églises (épiscopalienne et catholique romaine), 9 magasins, 1 fonderie, 4 hôtelleries, 2 fabriques de poterie, 1 moulin à farine et 2 marbriers, 2 manufactures de voitures, 2 succursales de banque, des bureaux de télégraphe et de messageries. Population, au delà de 2,000 habitants.

Pendant l'été de 1913, le ministère a entrepris trois différents dragages pour améliorer le chenal de la rivière près d'Iberville.

A.—*Vis-à-vis la propriété Ménard.*

Cette propriété est située immédiatement en bas ou au nord du pont du chemin de fer V.C. qui traverse la rivière Richelieu.

Du 8 au 10 octobre, la drague du ministère, *No. 119,* a creusé un chenal de 8 pieds, d'une largeur de 35 à 50 pieds, et d'une longueur de 205 pieds, à partir du chenal principal de la rivière jusqu'au hangar à bateau de M. Ménard.

Tous les déblais, comprenant 1,105 verges cubes de sable, de sable et de pierre, ont été jetés par dessus bord. La drague a été employée pendant 22 heures d'ouvrage réel. La largeur des tranchées va jusqu'à 50 pieds, sur une profondeur de 5 pieds et une distance avancée de 200 pieds.

Le but de ce dragage est de faciliter le halage des bateaux à moteurs, etc., pour les mettre en hivernement.

B.—*Vis-à-vis la propriété E. Roy.*

Cette propriété est située à environ 1¼ mille en haut ou au sud du pont du chemin de fer V.C.

Le 23 septembre, la drague du ministère, *No. 119,* a commencé à creuser, jusqu'à 8 pieds au-dessous de zéro de l'indicateur de niveau d'eau, un bassin de 200 à 600 pieds de longueur par 400 pieds de largeur. Le 7 octobre, on a suspendu temporairement les travaux, et l'ouvrage a été repris le 10 et discontinué pour l'hiver le 22 novembre. Environ 14,818 verges cubes de glaise, de sable et de pierre ont été enlevées et charroyées à 1½ mille en haut de la rivière. La drague a été employée 374 heures d'ouvrage réel. La largeur des tranchées est de 22 pieds, avec une profondeur de 1 à 5½ pieds, et une distance avancée de 4,920 pieds.

Le but de dragage est de fournir un débarcadère près du rivage pour le chargement des barges, etc., pour transporter les produits de la manufacture de terracotta que l'on se propose d'ériger dans cette localité.

C.—*Vis-à-vis le quai Thuot et Thuot.*

Ce quai est situé à 650 pieds en haut ou au sud du pont Jones, ou à 1,600 pieds en bas du pont du chemin de fer V.C.

Le 24 et le 25 novembre, la drague du ministère, *No. 119,* a creusé jusqu'à 7 au-dessous de zéro de l'indicateur du niveau de l'eau, un bassin contigu au quai Thuot. Environ 303 verges cubes (mesure de chaland) de glaise, de sable et de pierre ont été enlevées et transportées à 2½ milles en haut de la rivière. La drague a été employée 14 heures d'ouvrage réel. Les tranchées ont 22 pieds de largeur, 1 pied de profondeur sur une distance avancée de 275 pieds.

Le but de ce dragage est de fournir un accès plus facile au quai à l'époque de l'eau basse.

ÎLE-AU-FOIN.

L'Ile-au-Foin, comté de Berthier, forme partie d'un groupe d'îles du fleuve Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre entre Sorel et Berthierville. Elle a 6,500 pieds de longueur et 1,200 pieds de largeur.

Pendant l'été de 1913, quatre dragues différentes du ministère ont été mises en opération au bout d'en bas de l'Ile-au-Foin pour faire un chenal de 10 pieds, par 1,600 pieds de longueur et 150 pieds de largeur, raccordant le chenal principal du fleuve Saint-Laurent jusqu'avec le chenal du nord conduisant à Berthierville.

1o Du 12 mai au 15 août, la drague *No 103* a enlevé 28,737 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de glaise. Cette drague a été employée pendant 633½ heures d'ouvrage réel. Les déblais ont été transportés à ½ mille de distance. Les tranchées ont 20 à 30 pieds de largeur, 1 à 6 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 6,907 pieds.

2o Du 19 au 21 mai, la drague *No 106* a enlevé 264 verges cubes (mesure de chaland) de déblais de même nature. Cette drague a été employée pendant 14½ heures d'ouvrage réel. Les déblais ont été transportés à une distance de ¼ de mille. Les tranchées ont 40 pieds de largeur, 2 à 2½ pieds de profondeur, sur une distance avancée de 38 pieds.

3o Du 4 juin au 25 juillet, la drague *No 107* ou *Challenge* a enlevé 15,259 verges cubes (mesure de chaland) de déblais de même nature. La drague a été employée pendant 281 heures d'ouvrage réel. Les déblais ont été transportés à ¼ de mille de distance. Les tranchées ont 25 pieds de largeur, 1½ pied à 10 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 1,923 pieds.

4o Du 16 juillet au 10 septembre, la drague *No 119* ou *Richelieu* a enlevé 17,401 verges cubes (mesure de chaland) de sable. Cette drague a été employée pendant 428 heures d'ouvrage réel. Les déblais ont été transportés à ½ mille de distance. Les tranchées ont 22 pieds de largeur, 1 pied à 8½ pieds de profondeur sur une distance avancée de 6,400 pieds.

Les quatre dragues réunies ont enlevé 61,297 verges cubes (mesure de chaland) de déblais, et ont été employées pendant 1,357 heures d'ouvrage réel.

Distance totale avancée: 13,268 pieds.

Le but principal de ce dragage est de réduire la distance de la traverse entre Sorel et Berthierville. A cause d'une batture qui s'étend de 2 milles en haut de la tête de l'Ile-au-Foin, cette traverse avait auparavant 10 milles de longueur. Le nouveau chenal a réduit cette distance à 6 milles.

ILE-AUX-CASTORS.

L'Ile-aux-Castors, comté de Berthier, est une des nombreuses îles du fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité supérieure du lac Saint-Pierre, entre Sorel et Berthierville. Cette île a 3½ milles de longueur par une largeur moyenne de 3,000 pieds.

Le chenal du Castor sépare l'Ile-aux-Castors de l'Ile-du-Pads.

Le 29 janvier 1913, la drague du ministère *No 121* ou *Saint-Louis*, a repris le dragage d'un chenal de 6 pieds, commencé l'année précédente vis-à-vis la propriété de Rémi Hérard, à ½ mille en bas de l'église paroissiale de l'Ile-du-Pads. L'ouvrage a été complété le 30 mai.

Environ 7,712 verges cubes (mesure de chaland) de sable ont été enlevées et transportées à ½ mille de distance. La drague a été employée pendant 242 heures d'ouvrage réel. Les tranchées ont 30 pieds de largeur, 2 à 6 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 1,799 pieds.

Le but de ce dragage était de faire disparaître une batture empêchant les bateaux de passer du nord au sud dans le chenal du Castor. Le chenal tel que complété a plus de 100 pieds de largeur par 400 pieds de longueur.

ILE-DU-PADS.

L'Ile-du-Pads, comté de Berthier, est la plus grande des nombreuses îles du lac Saint-Pierre dans le fleuve Saint-Laurent, entre Sorel et Berthierville. Elle a environ 9 milles de longueur par 1 mille de largeur.

Pendant l'été de 1913, le ministère a complété deux ouvrages de dragage pour améliorer la navigation à l'Ile-du-Pads.

A.—Vis-à-vis la propriété de Joseph Désy.

Cette propriété est située à environ ½ mille en haut ou à l'ouest de l'église paroissiale de l'Ile-du-Pads.

Du 5 au 23 septembre, la drague du ministère, *N° 103*, a enlevé 5,232 verges mesure de chaland) de glaise et de sable pour faire un bassin de 6 pieds sur 240 pieds de longueur et 45 pieds de largeur. Le total des heures de dragage réel a été de 108; les déblais ont été transportés à ½ mille de distance (les déblais de la tranchée près du rivage ont été jetés par dessus bord). La largeur des tranchées est de 20 à 27 pieds; sur une profendeur de 2 à 9 pieds et la distance totale avancée est de 832 pieds.

Le but de ce dragage est de faciliter le chargement des barges de foin, etc.

M. Désy s'est engagé vis-à-vis du gouvernement par un marché écrit de permettre au public l'usage gratuit du terrain entre le chemin public et le bassin d'amarrage.

B. Vis-à-vis la propriété de Olivier Désy.

Cette propriété est située à 1½ mille en bas ou à l'est de l'église paroissiale de l'Ile-du-Pads.

Du 19 août au 4 septembre, la drague du ministère, "n° 103", a enlevé 5,512 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de sable pour faire un bassin de 6 pieds, sur 240 pieds de longueur par 80 pieds de largeur. Le total des heures de dragage réel a été de 100; les déblais ont été transportés à ⅛ de mille de distance (les déblais de la tranchée près du rivage ont été jetés par dessus bord). Les tranchées ont 18 à 30 pieds de largeur, 4½ à 9 pieds de profondeur, sur une distance totale avancée de 702 pieds.

Le but de ce dragage est de donner une plus grande faciliter aux barges qui viennent y prendre leur charge de foin, &c.

M. O. Désy a consenti par un marihé écrit de donner au gouvernement, pour l'avantage du public, le droit de passage perpétuel entre le chemin du Roi et le bassin d'ararrage.

ÎLE-VERTE.

Le village de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles en bas de la Rivière-du-Loup, et à 130 milles à l'est de Québec.

Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les mortes mers 12 pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a construit à l'extrémité extérieure du quai, sur le côté de l'est un prolongement de 50 pieds carrés par 22 pieds de hauteur. C'est une structure en caissons à parements jointifs, solidement remplie de lest en pierre.

Ce prolongement a été fait dans le but de fournir un endroit pour y placer le hangar qui était sur le bout du vieux quai, et nuisait au trafic.

On a donné une couche de peinture à ce hangar et renouvelé une partie de la couverture en bardeaux.

Les madriers ont été renouvelés sur la surface du quai précédemment occupée par le hangar. Trois échelles et deux poteaux d'amarrage ont été ajoutés et placés aux endroits voulus.

Aux alentours du prolongement nouveau on a creusé à la main et enlevé 400 verges cubes de déblais.

Les travaux ont été faits à la journée dans le cours des mois de juillet, d'août et de septembre.

Dépense totale: $5,895.74.

(Quai de Michaud au Ruisseau Blanc.)

Le Ruisseau Blanc, situé dans le comté de Témiscouata, traverse la paroisse de l'Ile Verte et se décharge dans le St. Laurent, environ à 4 milles à l'est de l'église de l'Ile Verte.

Cet endroit forme partie de la paroisse de l'Ile Verte dont la population est de 2,500 habitants.Le principal commerce de l'endroit est l'industrie des herbes marines.

Afin d'aider cette industrie et de faciliter l'accostage des vaisseaux, on a construit un petit quai de 105 pieds de longueur, 16 pieds de largeur, par une hauteur moyenne de 5 pieds, le long du côté ouest du Ruisseau Blanc, en avant de la propriété de J. Michaud.

On a aussi ouvert une route, de 6 arpents de longueur, pour arriver à ce quai.

Le chenal de la rivière a été creusé et redressé. On a passé un marché, qui a été accepté et signé par J. Michaud, par lequel le terrain nécessaire au site du quai et au droit de passage est donné gratuitement par le propriétaire.

Dépense, $800.

KAMOURASKA.

Le village de Kamouraska, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 90 milles en bas de Québec; c'est une station estivale très connue et très fréquentée. 1,500 habitants environ.

Dans le mois de juillet 1913, on a autorisé une dépense de $200 pour des réparations urgentes au quai de cet endroit; et plus tard, au mois de décembre, on a encore autorisé une autre dépense de $100 pour des travaux du même genre.

L'ouvrage consista à renouveler un certain nombre de madriers là où le passage était dans un état dangereux, et à poser des échelles aux points requis. On a aussi renouvelé deux poteaux d'amarrage.

Montant dépensé: $297.40.

LAC AUX ÉCORCES.

Le lac aux Ecorces, comté de Labelle, est une expansion de la rivière Kiamika qui se décharge dans la rivière du Lièvre.

Les travaux d'améliorations à la décharge du lac aux Ecorces ont été commencés le 11 sept., au pont du Pacifique-Canadien. On a fait une tranchée de 60 pieds de longueur, 20 pieds de largeur par 2 pieds de profondeur, et une autre de 20 pieds de longueur, 5 pieds de largeur par 2 pieds de profondeur. Environ 127 verges cubes de petits cailloux, de gravier et d'argile ont été enlevées.

Les améliorations faites à la décharge de la rivière Kiamika, ont consisté à enlever des souches, des corps morts, des racines et des billots. Environ 350 billots de 12 à 20 pieds de longueur ont été retirés en outre des souches, des racines et de 50 verges d'argile.

Les travaux d'amélioration exécutés au creek Rochon comprennent la démolition d'un vieux barrage et l'enlèvement de racines et de souches sur une étendue de 20 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. L'ouvrage a été complété le 31 octobre.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$594 88
Matériaux	20 83
Total	$615 71

LAC DES ÎLES.

Le lac des Iles, comté de Labelle, est situé à l'ouest de la rivière du Lièvre dans laquelle il se décharge.

Le quai, situé à la tête du lac des Iles, a été commencé le 5 août et complété le 30 août.

La structure comprend un ouvrage en caissons de 200 pieds de longueur et tirant 4 pieds d'eau à l'extrémité extérieure. Il y a 9 caissons de 10 x 10 pieds, avec 9 plates-formes de 10 x 12 pieds et une tête de quai, de 10 x 20 pieds de largeur, s'élevant jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

On a aussi enlevé environ 10 verges cubes de gros cailloux dans le chenal étroit, qui se trouve à $\frac{1}{8}$ de mille en amont du débarcadère situé au pied du lac; ces travaux exécutés du 2 au 4 septembre ont coûté la somme de $15.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Matériaux	$319 93
Main-d'œuvre	248 85
Total	$568 78

Quai au pied du lac.

Lac des Iles, comté de Labelle, est situé à l'ouest de la rivière du Lièvre dans lequel il se décharge.

La construction d'un quai au pied du lac a été commencée le 27 juin et complétée le 1er juillet. Les travaux furent exécutés le 1er juillet.

La structure est un ouvrage en caisson de 20 pieds, ayant un tirant d'eau de 4 pieds à l'extrémité extérieure. Le caisson a 10 pieds par 10 pieds; les abords du quai consistent en une plate-forme de 10 pieds de longueur par 10 pieds de largeur. Ce quai s'élève jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$26 08
Matériaux	42 06
Total	$68 14

LAC LABELLE.

Lac Labelle, comté de Labelle, est situé à l'est de la rivière Rouge dans laquelle il se décharge.

On a renouvelé en partie les madriers et les solives du plancher du quai du lac Labelle; ce quai est situé sur la borne de la propriété de Damase Labelle. On a employé dans cet ouvrage 4,500 pieds de bois(b.m.) et 360 pieds linéaires de solives. Les travaux exécutés du 8 au 18 octobre ont coûté la somme de $250.

LALANCETTE.

Lalancette, dans le comté de Chicoutimi, est le meilleur débarcadère sur la rivière Mistassimi pour les gens qui partent de Saint-Méthode et de Mistassimi. Population, 800 âmes.

Au cours du dernier exercice, un nouveau quai a été construit. C'est une construction en pilotis lambrissée avec des madriers de 4 pouces et protégée par des défenses de 10 pouces carrés. Le quai a 40 pieds de front et a 40 pieds de longueur; les abords ont 68 pieds de largeur au bout et se trouvent dans 8 pieds d'eau, à mer basse.

L'ouvrage a été fait à la journée. Le montant dépensé est de $2,004.18.

LANORAIE.

Lanoraie, comté de Berthier, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 5 milles de la station de Lanoraie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 46 milles de Montréal. Le *Berthier et le Trois-Rivières,* vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, s'arrêtent régulièrement à Lanoraie. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), plusieurs magasins, une fromagerie, une hôtellerie de tempérance et un moulin à farine. 600 habitants.

Le quai du gouvernement construit en ce lieu comprend:—

(*a*) Une tête de quai en caissons, de 107 pieds par 40 pieds par 21-4 de hauteur, y compris un brise-glace, immergé dans 12 pieds d'eau au niveau de l'eau basse;

(*b*) Des abords en caissons remplis de pierre, de 246 pieds de longueur par 23 pieds de largeur, y compris un brise-glace sur toute sa longueur.

Le 3 janvier du présent exercice financier, le ministère a adjugé, pour la somme de $6,345.00, un contrat à M. A. Daignault pour la construction d'un prolongement de 40 x 40 pieds à l'extrémité est de la tête du quai, et aussi pour la reconstruction du vieux quai, à partir du niveau de l'eau basse jusqu'à sa hauteur primitive.

A la fin du présent exercice financier, l'ouvrage était complété sauf le remplissage en pierre.

Dépense jusqu'au 31 mars 1914: $5,169.00.

LA PETITE-DÉCHARGE.

La Petite-Décharge, dans le comté de Chicoutimi, dans la paroisse de Saint-Joseph-d'Alma, est un village important situé sur le lac Saint-Jean, et a une population d'environ 1,000 habitants dont la plupart s'occupent de l'agriculture. C'est un des cours d'eau du lac Saint-Jean se déchargeant dans la rivière Saguenay.

Afin de faciliter le cours des eaux du lac Saint-Jean et d'empêcher l'inondation au printemps, la somme de $2,999.10 a été dépensée pour enlever au moyen d'explosifs les cailloux qui obstruaient la rivière.

L'ouvrage a été fait à la journée.

LAPRAIRIE.

Laprairie, comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent, et une station du chemin de fer du Grand-Tronc. On y compte deux églises (presbytérienne et catholique), huit magasins, quatre hôtelleries, des moulins à scie et à carder, une briqueterie, une fabrique de conserves aux tomates, une manufacture d'instruments aratoires, deux beurreries, un bureau de poste, une banque d'épargnes, une succursale de la banque d'Hochelaga, les bureaux du télégraphe, du téléphone et de messageries. Le site étant à proximité des rapides de Lachine offre un point de vue magnifique, et pendant l'été on y voit des touristes en grand nombre. On communique de Laprairie à Montréal par un bateau qui fait le trajet quatre fois par jour et par le chemin de fer deux fois tous les jours. Population: 1,800 habitants.

En octobre 1910, on a commencé à construire une digue de protection le long de la rive du fleuve à partir du quai de Laprairie en descendant jusqu'à la rivière Saint-Jacques, une distance de 3,800 pieds, pour se continuer le long du rivage jusqu'à 4,200 pieds à l'est de la rivière Saint-Jacques, soit à $4\frac{1}{2}$ milles environ de Saint-Lambert.

Cette digue de protection consiste en une levée en terre, de 8,000 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet, ayant une hauteur moyenne de 18 pieds au-dessus de l'eau basse. Les deux talus de la digue sont protégés par un remblai en pierres perdues cimentées, et le sommet de la digue est fini par un chemin macadamisé de 24 pouces.

Cette année, le ministère a décidé d'accorder un contrat pour la balance des travaux, estimés à $85,000. Avant l'adjudication du contrat, on a jugé opportun de placer à différents endroits des conduits souterrains (*culverts*), en métal galvanisé ondulé, pour drainer le terrain au sud de la digue.

Quatre de ces conduits souterrains (*culverts*) ont été posés en juin dernier, et le chemin fut hersé à la journée.

Au mois de septembre, trois autres conduits souterrains en acier ondulé furent placés sur la propriété de Alexis Moquin, et coûtèrent un montant total de $164.71.

En janvier dernier, un contrat a été adjugé à Duranceau et Poupart, de Laprairie, pour compléter la digue de protection avec un chemin sur le sommet; le montant du contrat, basé sur des prix d'unités, s'est élevé approximativement à un total de $70,051.60. Des décomptes progressifs ont été payés pour 600 toises de pierre livrées sur le site des travaux.

L'ouvrage est actuellement en voie de progrès.

Dépense totale: $3,756.71.

LA SALETTE.

La Salette, comté de Labelle, est situé sur le côté est de la rivière du Lièvre.

On a fait quelques réparations au débarcadère flottant de cet endroit, dans le cours du mois de juillet. Une nouvelle chaîne d'amarrage a été posée.

Dépense jusqu'au 31 mars, $24.65.

L'ISLET.

Le village de L'Islet, comté de L'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 50 milles en bas de Québec. Le village et la paroisse comptent 2,500 habitants. C'est un centre agricole prospère où se fait un trafic considérable des produits de la ferme et du bois de construction. On y trouve trois briqueteries, des scieries et des chantiers de bois de construction.

Le village qui est situé sur les bords du fleuve Saint-Laurent offre un site pittoresque très fréquenté pendant la saison estivale. Les grandes marées atteignent ici 21 pieds, et les mortes mers 13 pieds.

Le quai en ce lieu a une longueur de 1,056 pieds et une largeur de 30 pieds, avec une tête de 117 x 50 pieds. L'ouvrage a été solidement construit en caissons à parements jointifs, mais sa superstructure a été tellement avariée, que les glaces mouvantes et les grosses mers finiront par le détruire entièrement, si on ne le répare point. Ce quai est d'une grande utilité, surtout comme port de refuge pour les caboteurs d'un tirant d'eau ordinaire. C'est pourquoi, il fut décidé de renouveler toute la superstructure, et, le 11 mars 1913, on adjugea un contrat pour faire les travaux nécessaires.

Le montant du contrat, à raison de $1.80 par verge cube pour une quantité approximative de 13,000 verges cubes, était de $23,400.

L'ouvrage fut commencé le 10 du mois de mai dernier et arrêté le 15 octobre à cause du mauvais temps; il sera continué de bonne heure au printemps prochain. Actuellement, les travaux sont très avancés, et ils sont complétés sur une longueur de 827 pieds par 31 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 12 pieds.

Le plan incliné situé sur le côté ouest du quai n'étant d'aucune utilité, le ministère a autorisé l'entrepreneur de le remplir au prix de $1.80 par verge cube. Les dimensions du plan incliné étant de 260 pieds de longueur, par 10 pieds de largeur et 19 pieds

de hauteur au sommet le plus élevé, il en résulte que l'espace à remplir contient 1,075 verges cubes. Cet ouvrage a été bien et dûment complété par l'entrepreneur, et actuellement le plan incliné est parfaitement rempli par un caisson et du lest en pierre.

Dépense totale pendant l'exercice financier, $17,984.50.

Petit quai.

Durant l'exercice expiré le 31 mars 1914, une somme de $99.92 a été dépensée pour faire quelques réparations au petit quai de L'Islet.

Le plancher a été renouvelé là où il était avarié. On a posé des pièces neuves de couronnement sur une longueur de 200 pieds, et remplacé quelques pièces de lambrissage enlevées par les glaces.

Dépense: $99.92.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis Montréal. Il y a en cet endroit une station du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, un bureau de poste, 2 églises (épiscopalienne et catholique romaine) 8 magasins, 7 hôtelleries, 1 moulin à scie, une fonderie de poéles, une succursale de banque, et des bureaux de télégraphe et de messageries. Il y a aussi une ligne de tramway électrique et un bateau traversier qui se rendent de Longueuil à Montréal.

En 1913, le ministère à entrepris quatre ouvrages de dragage pour améliorer la navigation à Longueuil et ses environs.

A.—Vis-à-vis le club de canotage.

La bâtisse de ce club est située sur le vieux quai du chemin de fer Grand-Tronc, immédiatement en haut du quai de la Compagnie Richelieu et Ontario.

Du 4 au 22 novembre, la drague du ministère *No. 12*v ou *St. Louis,* a commencé le creusage d'un bassin de 4 à 6 pieds, qui aura définitivemeent plus de 600 pieds de longueur vers l'intérieur du rivage et près de 150 pieds de largeur. A cause de la dureté des déblais à enlever et d'une avarie survenue aux poteaux d'ancrage, la drague n'a pu draguer que 495 verges cubes (mesuree de chaland) de cailloux et de glaise. La drague a été employée pendant 32 heures d'ouvrage réel. La transchée a 33 pieds de largeur, 3 pieds de profondeur sur une distance avancée de 87 pieds; les déblais sont transportés à 4 milles de distance en bas du fleuve du côté de Montréal.

Le but de ce dragage est de fournir aux membres du club la facilité d'amarrer leurs nombreux bateaux à moteurs.

B.—Quai du gouvernement adjoignant.

Du 4 juillet au 19 novembre 1913, la drague du ministère *No. 110* ou *International,* a été mise en opération pour creuser un bassin de 12 pieds, immédiatement en haut et en avant de ce quai. On a dragué 99,267 verges cubes (mesure de chaland) de tuf (hard pan), de sable et de cailloux. Les déblais ont été transportés et jetés à une distance de 3 à 4½ milles en bas du fleuve du côté de Montréal. La drague a été employée pendant 719½ heures d'ouvrage réel. Les tranchées ont 20 à 40 pieds de largeur, 1 à 14 pieds de profondeur, une distance avancée de 6,084 pieds.

Le but de ce dragage est de procurer un bassin assez large et suffisamment creux le long de la face extérieure du quai pour le bateau traversier, qui navigue de Longueuil à Maisonneuve; et aussi pour permettre aux barges de s'amarrer le long du quai en haut du courant.

Pour compléter cet ouvrage tel que projeté, il reste à draguer environ 35,062 verges cubes (mesurées sur place) de déblais.

C.—Dans le chenal principal.

Du 12 mai au 13 juin 1913, la drague du ministère, *N° 115* ou *Ottawa,* a enlevé, jusqu'à une profondeur de 10 pieds au-dessous de zéro de l'indicateur du niveau d'eau, une batture de 700 pieds de longueur par 300 pieds de largeur, située à 3,000 pieds en haut du quai de la Compagnie Richelieu et Ontario. On a ainsi dragué 22,823 verges cubes de sable, de gravier et de pierre, et les déblais ont été transportés de 2 à 3½ milles plus bas dans le fleuve. La drague a été employée pendant 179 heures d'ouvrage réel; les tranchées ont 40 à 50 pieds de largeur; 1½ à 10 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 2,805 pieds.

Le but de ce dragage est de faire disparaître cette batture qui rendait difficile la navigation du traversier entre Montréal et Longueuil pendant les tempêtes de gros vents.

D.—*Près du quai de la compagnie Richelieu et Ontario.*

Du 10 juin au 3 juillet, la drague du ministère *N° 110,* et du 18 octobre au 28 novembre, la drague du ministère, *N° 116* ou *Progress,* ont enlevé 34,969 verges cubes (mesure de chaland) de tuf (*hard pan*) et de cailloux pour creuser un bassin de 10 pieds près de ce quai.

La drague *N° 110* a enlevé 16,569 verges cubes de déblais. Elle a été employée pendant 115 heures d'ouvrage réel; les tranchées ont 40 pieds de largeur, 2 pieds de profondeur, une distance avancée de 1,958 pieds; les déblais ont été transportés à 3½ milles plus bas dans le fleuve.

La drague *N° 16* a enlevé 18,400 verges cubes de déblais. Elle a été employée pendant 193½ heures d'ouvrage réel; les tranchées ont 40 à 80 pieds de largeur, 2 à 7 pieds de profondeur sur une distance avancée de 1,398; les déblais ont été transportés de 3½ à 5 milles plus bas dans le fleuve, du côté de Montréal.

Pour compléter le bassin tel que projeté, il reste à draguer 16,204 verges cubes de déblais, mesurés sur place.

Le but de ce dragage est de fournir un bassin assez profond pour accommoder un nouveau bateau d'un tirant d'eau de 8½ pieds, que la compagnie Richelieu et Ontario se propose de mettre sur la ligne de la traverse entre Montréal et Longueuil.

LONG-RAPIDS.

Long-Rapids est situé sur l'embranchement inférieur de la rivière du Lièvre, à 22 milles de Buckingham. Sur cette partie de la rivière, la compagnie de navigation fait un trafic considérable de marchandises et de passagers. La ligne de bateaux à vapeur est la seule route d'expédition à la disposition de ce grand centre agricole, pour les produits et les provisions.

La drague *N° 102* a travaillé du 8 août au 11 octobre, améliorant le chenal afin de faciliter la navigation. On a creusé le chenal, jusqu'à une profondeur de 8 pieds, sur une longueur de 1,637 pieds et sur une largeur de 25 pieds.

On a enlevé 6,965 verges de cailloux, roche et d'argile dur, mesure prise sur les chalands, et on a deversé ces matériaux dans l'eau profonde à environ ¼ mille de là.

Pendant que le dragage se faisait à Long-Rapids, une petite équipe d'hommes était employée à enlever de la roche au moyen d'explosifs.

Dépense, $647.73.

MAGOG.

Magog, comté de Stanstead, est situé à l'extrémité nord du lac Memphramagog, à l'embouchure de la rivière Magog, et le long de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, N.-B. C'est une ville incorporée

qui compte 4,000 habitants environ et sa population augmente rapidement. La principale industrie de l'endroit est la manufacture de la *Dominion Textile Company,* qui emploie au delà de 2,000 ouvriers. En 1911, cette compagnie augmenta considérablement son outillage. On y compte aussi deux moulins à scie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres, un moulin à farine, donnant de l'emploi à une centaine de personnes. La ville possède son propre pouvoir hydraulique, un aqueduc, une brigade de feu volontaire et un système d'éclairage électrique. La propriété foncière de la ville est évaluée à environ $1,500,000. Il y a un bureau de douane, et la perception des impôts rapporte environ $12,000. On y trouve trois hôtelleries, plusieurs magasins, un journal hebdomadaire, des églises, une banque, etc.

Le trafic par le moyen du quai en ce lieu est considérable. Deux steamers font le service quotidien entre Magog et Newport, Vt., transportant les passagers et les marchandises. Il y a environ 500 bateaux-automobiles sur le lac, et tous s'arrêtent à Magog plus ou moins fréquemment. Les habitants des cantons de Stanstead, Magog, Bolton et Potton se servent des steamers et des yachts, et pratiquement toutes les marchandises qui s'expédient à ces cantons, ou qui en sortent, se rendent au quai à Magog, et le mouvement est constant entre ici et les quais de Bryant, Georgeville, Knowlton-Landing, Perkin's-Landing et plusieurs quais privés.

Le 7 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $185 et, le 3 septembre, on a aussi reçu l'autorisation de dépenser $850 pour réparer, à la journée, la tête du quai en pilotis.

L'ouvrage a été commencé le 12 juillet et a duré, avec des interruptions, jusqu'au 18 octobre 1913, et consista à renouveler la plupart des soliveaux du plancher, à peu près la moitié du plancher et une partie des pièces de couronnement, et à reconstruire la partie basse du débarcadère.

On employa dans l'exécution de ces travaux environ 8,824 pieds B.M. de bois, et 10 pilotis d'orme de 24 pieds de longueur.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $920.34.

MALBAIE.

Afin d'enlever un banc de sable et pourvoir un bassin de mouillage aux steamers, on a creusé au côté nord-est du quai et au côté sud de la tête du quai sur une étendue d'environ 112,000 pieds carrés et jusqu'à une profondeur de 15 pieds à eau basse. L'enlèvement de 43,000 verges de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands, a été fait entre le 27 juilllet et le 9 octobre, c'est-à-dire dans 47 jours d'ouvrage. Mesure d'après un relevé, 21,458 verges cubes.

MASSON.

Masson, comté de Labelle, est un village situé sur la rivière Ottawa, à 18 milles en aval d'Ottawa; sa population est de 1,000 habitants. Le chemin de fer Pacifique-Canadien traverse ce village.

Les 25 et 26 août, on a renouvelé environ la moitié du plancher dans la partie du quai à haut niveau.

Dépense jusqu'au 31 mars, $42.

MATANE.

Matane, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Matane, à environ 60 milles à l'est de Rimouski. Il y a une scierie très importante, appartenant à *Price Bros. & Co., Ltd.*, avec une capacité annuelle de 15,000,000 pieds de bois. C'est aussi le terminus du *Gulf Terminal Railway* reliant cette place avec la station de Sainte-Flavie du chemin de fer Intercolonial.

L'embouchure de la rivière Matane forme une baie qui est un bon havre. Le ministère possède un quai de débarquement sur le côté ouest et parallèle à la rivière, et un brise-lames sur le côté est et parallèle à la rivière.

Les grandes mers atteignent 12 pieds; les mortes mers, 7 pieds.

Pendant l'exercice 1913-1914, l'ouvrage consista à compléter les réparations commencées en 1912-1913 et à combler les espaces et à élargir l'extérieur du débarcadère. Quatre espaces, de 25 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de 12 pieds ont été remplis dans l'ouvrage en caissons. La partie extérieure du quai, de 155 pieds de longueur sur 9 et 15 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 17 pieds, a été construite en caissons, lambrissée et pavée et le tout rempli de lest. Les abords ont été agrandis de 15 à 30 pieds.

Montant dépensé, $3,999.93.

MÉCHINS.

Méchins est divisé en deux villages appelés Petits et Grands-Méchins.

Il est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 35 milles en bas de Matane, dans le comté de Rimouski.

La population est composée de pêcheurs et de marchands faisant le commerce du bois.

A environ 2 milles à l'ouest de Grands-Méchins, il y a une anse qui sert de havre pour les bateaux pêcheurs.

Pendant l'exercice 1913-1914, quelques cailloux obstruant l'entrée de cette anse ont été enlevés au moyen d'explosif.

Montant dépense, $100.03.

MÉGANTIC.

Mégantic, dans le comté de Compton, est une ville de 4,000 habitants située à l'extrémité nord du lac Mégantic à l'endroit où il se décharge dans la rivière Chaudière. Cette ville est sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, N.-B., à 70 milles de Sherbrooke, et c'est le terminus de la ligne Québec-Mégantic, du Québec-Central.

Il y a 4 hôtels, 2 églises, 2 bureaux de messagerie, 2 bureaux de téléphone et 2 de télégraphe, de bons magasins, des succursales de banques, etc. Il y a aussi 3 moulins, sciant 14,000,000 pieds de bois annuellement et employant 110 ouvriers. Plus de 1,000 hommes gagnent leur vie dans le district du bois des cantons de Ditchfield, Spalding, Woburn, Warston, Ditton, Hampden et Winslow, qui expédient à cet endroit. Il y a de plus une manufacture de châssis et de portes employant 8 ouvriers, un moulin à pulpe employant 12 employés et une manufacture de meubles donnant de l'emploi à 60 ouvriers. Il y a environ 100 employés des chemins de fer qui demeurent ici.

Les gens qui résident autour du lac et les compagnies faisant le commerce du bois se servent du lac, durant la saison de navigation, pour importer et expédier leurs produits. Dans ce but, le steamer *Jubilee* fait deux voyages par jour et un autre steamer s'occupe du transport du bois. Plusieurs bateaux-automobiles, portant des passagers et des marchandises, circulent sur le lac.

A la dernière session du Parlement, la somme de $5,000 a été votée pour la reconstruction de la tête et d'une partie des abords du quai. Le 10 juin 1913, on a reçu autorisation de dépenser la somme de $5,000, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 1er août et a duré jusqu'au 29 novembre 1913, et consista à démolir, jusqu'à l'extrême niveau d'eau basse, le vieux caisson de la tête du quai sur 100 pieds de longueur sur le côté sud des abords et sur 40 pieds de longueur au côté nord, à construire un mur en béton ayant 2 pieds au sommet avec un couronnement de 8 sur 8 pouces et à faire du remplissage en pierre et en gravier.

On a employé, dans l'exécution de ces travaux, 15,522 pieds de bois, 3,942 livres d'acier et 1,636 sacs de ciment.

Dépense pendant l'exercice 1913-14, $4,396.79.

MILLE-VACHES.

Mille-Vaches, dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, est situé à environ 41 milles de la rivière Saguenay. C'est un centre agricole et où se fait le commerce du bois. Population, environ 800 habitants. Au cours de l'exercice dernier on a construit un prolongement au quai.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé, $1,998.56.

MISTASSINI.

Mistassini, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur la rivière du même nom. C'est un établissement important où les Trappistes ont leur monastère. La population est d'environ 800 habitants qui s'occupent de l'agriculture et de l'industrie du bois.

Au cours de l'exercice dernier, on a complété le quai commencé en 1912.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé, $446.36.

MONTEBELLO.

Montebello est situé à environ 44 milles en bas d'Ottawa; c'est une station sur le Pacifique-Canadien et c'est un centre agricole où se fait aussi le commerce du bois.

La drague *Nipissing,* du ministère, a travaillé sur la rivière Ottawa, une partie de la journée du 11 octotbre, nettoyant l'espace au pied du monte-billots du moulin Owens. L'ouvrage était de nature privée et a été payé par la *Owens Lumber Co.*

On a enlevé 156 verges de vase et de billots fondriers, mesure prise sur les chalands.

MONT-LOUIS.

Mont-Louis, village d'une importance considérable, et la première municipalité en bas de Sainte-Anne-des-Monts, est situé à 100 milles en aval de Métis, station du chemin de fer Intercolonial la plus rapprochée.

Le port de Mont-Louis, le plus vaste et le mieux situé sur le Saint-Laurent (côte de Gaspé), offre un mouillage profond et abrité contre tous les vents, sauf ceux du nord.

Pendant le dernier exercice, on a réparé le quai et prolongé le chemin le long de la falaise, sur une longueur de 150 pieds.

Dépense: $1,130.24.

MONTMAGNY.

Quai extérieur.

Montmagny, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 37 milles en bas de Québec. C'est une florissante petite ville de plus de 4,500 habitants. La Compagnie Price Frère expédie de cette localité d'importants chargements de bois à destination des marchés européens.

Outre une fabrique de pulpe, on y trouve deux fonderies, des forges et des scieries.

La ville est construite sur les deux rives de la Rivière du Sud, qui tombe en chute d'une hauteur de 20 pieds et se jette dans le Saint-Laurent. Au-dessous de sa chute la rivière s'élargit et forme ce qu'on appelle le " bassin ", offrant ainsi un abri contre les vents aux navires d'un tirant d'eau moyen.

A l'extrémité nord-ouest du bassin se trouve l'un des quais du gouvernement dont se servent les embarcations au service de la quarantaine de la Grosse-Ile, et des îles à l'opposite.

Un affouillement du fond s'étant produit par suite du courant de la rivière pendant les inondations du printemps, le bout extérieur du quai s'était affaissé de plus de trois pieds. Afin d'arrêter cette érosion du fond et le tassement subséquent du quai, des pilotis, de 35 pieds de longueur, ont été enfoncés le long de la face sud et de la face extérieure du quai, sur une longueur totale de 60 pieds; ces pilotis ont 9 pouces par 10 pouces de dimension, ils sont enfoncés de 10 pieds dans la glaise et sont boulonnés aux pièces de parement. La superstructure fut démolie sur une hauteur de 13 pieds et sur une longueur d'environ 150 pieds, à partir du bout extérieur d quai. Elle fut reconstruite avec de nouveaux matériaux. Les escaliers et le plan incliné ont aussi été réparés; quatre poteaux d'amarrage et deux éihelles ont été remplaiés. Une grue d'une capacité de 4 tonnes a été placée sur le bout extérieur du quai afin d'aider à la manutention des marchandises.

Ces travaux furent commencés en juillet et terminés en octobre 1913; les dépenses totales pendant l'exercice financier se sont élevées à $4,799.86.

Afin de fournir plus d'espace de plancher, pour accomoder le trafic, on décida de construire un prolongement de la tête du quai et, le 25 septembre 1913, un contrat fut accordé à M. J. R. Bélanger, pour la construction d'une addition de 50 x 50 pieds, sur une hauteur de 30 pieds. A la fin de l'exercice financier, ces travaux n'étaient pas encore commencés.

Mur de protection, à l'est du bassin.

Il a été nécessaire d'allonger le mur de soutènement qui avait été construit en 1912-13, le long du côté est du bassin.

Cet ouvrage a été construit pour arrêter l'érosion de la rive du bassin, laquelle se compose d'argile sur une hauteur de 18 pieds, et forme des bancs dans le bassin qui nuisent à la navigation.

L'addition construite pendant l'exercice financier 1913-14, a 740 pieds de longueur, 12 pieds de largeur à la base et 8 pieds au sommet, sur une hauteur moyenne de 8 pieds. Elle est construite en encaissement à parements ouverts, rempli de pierres et de terre.

Cet ouvrage a été exécuté à la journée pendant les mois de juillet et août.

La dépense totale s'est montée à $4,499.69.

NEW-RICHMOND.

New-Richmond, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 60 milles à l'est de Matapédia, entre les deux rivières Cascapédia.

New-Richmond est un établissement important ayant deux scieries. L'agriculture y est aussi très prospère.

Un quai de 1,050 pieds de longueur sur 24 et 30 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur a été commencé en 1910 et complété en 1912.

Les grandes marées atteignent 9 pieds; les mortes mers, 5 pieds.

Pendant l'exercice 1913-14, des soliveaux ont été remplacés et le plancher renouvelé, et on a construit un entrepôt.

Montant dépensé: $1,455.48.

NICOLET.

Nicolet, comté de Nicolet, est une ville florissante située sur la rive du fleuve Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Pierre. Nicolet est desservie régulièrement par le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, et un embranchement de l'Intercolonial.

La ville compte environ 4,000 habitants et le comté, 26,000 habitants. Un bateau fait la traversée du fleuve une fois par jour, entre Nicolet et Trois-Rivières, parcours d'environ 10 milles. Le bateau qui fait le transport des voyageurs et des marchandises entre Montréal et Saint-Jeant-des-Chaillons, s'y arrête deux fois par semaine et plusieurs goélettes et barges viennent y prendre des cargaisons de gravier et de pierres.

La nouvelle jetée de Nicolet consiste en une levée en enrochement de 8 pieds de largeur au sommet avec les côtés en pente de 45 degrés; le sommet est 3 pieds au-dessous de l'extrême niveau d'eau basse et sa longueur projetée, 2,535 pieds.

A la dernière session du Parlement, la somme de $9,100 a été votée pour la construction d'une nouvelle jetée sur chaque côté de la rivière Nicolet, près du fleuve Saint-Laurent. Le 6 octobre 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser, à la journée, la somme de $5,000 de ces $9,100.

L'ouvrage a été commencé le 7 octobre et a duré jusqu'au 28 novembre 1913, et consista à construire 1,275 pieds de la jetée, des dimensions déjà mentionnées.

On employa dans l'exécution de ces travaux, 327½ toises de pierres.

Dépense pour l'exercice 1913-14: $5,000.

Quai.

Le quai sur la rive de Nicolet comprend un ouvrage en encaissement à pièces de parement jointives, chargé de pierres, de 30 pieds de largeur et de 83 pieds 3 pouces de longueur, avec brise-lames à fruit de 1½ dans 1, établi à l'extrémité d'amont du quai.

A la dernière session du Parlement, la somme de $500 a été votée pour compléter la construction du quai. Le 10 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 14 juin et complété le 31 julilet 1913; il consista à remplir en partie le caisson avec de la pierre, à poser du plancher et à protéger les coins extérieurs avec des plaques en acier.

On a employé dans l'exécution de ces travaux 94 toises de pierre, 3 plaques d'acier, de 6 sur 5 pieds sur 5/16 de pouce.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $1,494.87.

GUIGUES-NORD (NORTH GUIGUES).

Guigues-Nord, comté de Pontiac, est situé sur la rivière des Quinze qui se décharge dans le lac Timiskaming.

Pendant le mois de juin, on a préparé au chantier de Haileybury l'outillage nécessaire à la construction d'un quai à Guigues-Nord. L'ouvrage au quai même a été commencé à la fin de juin et continué jusqu'au 16 août.

Le quai complété, qui est en pilotis, a une longueur de 174 pieds. Il comprend des abords en pierre, de 30 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, un corps en pilotis de 48 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, et une tête de quai de 98 pieds par 48 pieds, ayant une hauteur de 16 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau basse, et de 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Un hangar à marchandises, de 48 x 24 pieds par 12 pieds de hauteur, a été construit sur ce quai.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$2,150 44
Matériaux	1,850 36
Total	$4,000 80

TIMISKAMING-NORD (NORTH TIMISKAMING).

Timiskaming-Nord, iomté de Pontiac, est un district d'agriculteurs très prospère. Il est situé à environ 2½ milles de l'embouchure de la rivière des Quinze, à la tête du lac Timiskaming. La population est de 600 habitants.

A sa dernière session, le Parlement a voté un montant de $4,000 pour un quai public, devant remplacer le vieux quai appartenant à la compagnie de Navigation de Timiskaming. Dans le cours de l'année, on a jugé à propos de ne plus s'occuper de l'achat du vieux quai, ni du site. Dans le mois de février, un arpentage ou exploration a été fait pour un quai qui sera construit à un autre endroit, et le rapport soumis au ministère est pris en considération.

NORWAY-BAY.

Norway-Bay, comté de Pontiac, est un petit village très visité par les touristes en été; il est situé sur le côté nord du lac des Chats, rivière Ottawa, vis-à-vis de Sand-Point, Ont.

Le 27 mars, on a commencé à cet endroit la construction de deux façades triangulaires sur le brise-glace du centre, à l'est du quai, et cet ouvrage a été complété le 31 mars.

Ces deux façades triangulaires, construites en pilotis, mesurant 20 pieds sur un côté, ont été ajoutées, l'une à chaque bout du brise-glace, dans le but de protéger l'ouvrage principal en pilotis contre les glaces venant frapper sur les côtés. On a aussi fait quelques réparations peu importantes au plancher du quai et aux liernes. On a en même temps amélioré les places d'amarrage des yachts.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$347 52
Matériaux	231 59
Total	$579 11

PAPINEAUVILLE.

Papineauville, chef-lieu du comté de Labelle, est situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 37 milles en bas d'Ottawa. Sa population est de 1,000 habitants, il y a une station du chemin de fer Pacifique-Canadien.

En juillet 1913, on a fait au quai de légères réparations qui ont coûté la somme de $6.

Le gouvernement, pour améliorer les abords du quai, a acheté pour un montant de $138.20 une bande de terrain, de 16 pieds de largeur par 216 pieds de longueur, formant une superficie de 0·09 acre, adjacente au quai sur une distance de 67 pieds.

La municipalité de Papineauville a construit le chemin dans le cours du mois de mars, pour une somme ronde de $450, plus $25 pour couvrir le coût de l'enlèvement de la glace et de la neige.

On a enlevé 95 verges de roc sur une largeur de 16 pieds et une distance de 80 pieds linéaires pour donner au chemin une pente de 7 pour 100 vers la rivière. Le roc miné au moyen de matières explosives a été employé pour remplir les cavités qui se trouvaient dans cette bande de terre, et pour macadamiser le chemin. On a aussi déblayé les souches, les racines, etc., qui s'y trouvaient.

Dépense jusqu'au 31 mars, $619.20.

Dragage.

Papineauville est situé à 38 milles en bas d'Ottawa, sur la baie Pentecôte.

La drague *Nipissing* a travaillé sur la rivière Ottawa, du 25 juin au 25 juillet, le 13 octobre et le 5 novembre, creusant des coupes formant un total de 23 pieds. Trois coupes ont été pratiquées dans le bout du chenal donnant sur la rivière Ottawa, afin de faciliter la navigation dans la baie, et sept coupes afin de permettre aux bateaux de tourner plus facilement, justement en dedans la baie. Deux coupes courtes ont aussi été pratiquées au côté du chenal d'entrée afin de faciliter l'accostage des yachts.

On a enlevé 11,973 verges d'argile, bran de scie et de vase, mesure prise sur les chalands, jusqu'à une profondeur de pieds et on a déposé ces matériaux dans l'eau profonde à 1 mille de là.

PEEL-HEAD-BAY.

Peel-Head-Bay, comté de Missiquoi, se trouve au fond de la baie Missiquoi, bras du lac Champlain, à 3 milles de Saint-Sébastien, comté d'Iberville, et à 9 milles de Standbridge, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

Le quai construit en ce lieu en 1905, comprend:—

1. Une tête de quai en béton de 96 pieds de longueur, de 32 pieds de largeur et de 15 pieds de hauteur immergée dans 5 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux.

2. Un abord en pierre de 18 pieds de largeur au sommet, sur un tronçon de 125 pieds à partir de la tête du quai et de 25 pieds de largeur sur le reste de la longueur de 295 pieds pour atteindre le chemin public.

3. Un entrepôt de 90 x 45 pieds établi le long du chemin.

La tête du quai est en bon état.

Au printemps de 1911, les glaces charriées par les vents impétueux du sud, emportèrent une partie de l'abord près de l'avant-massif, ce qui nécessita la reconstruction de l'abord.

Pendant l'été de 1912, on a disposé à la main des pierres perdues sur les talus nord et sud, sur une longueur de 200 pieds, et appliqué une couche de béton de 1 pied d'épaisseur sur le talus faisant face au sud. On n'a pas pu achever le jointoiement des pierres perdues, à cause des hautes eaux continues pendant la saison dernière, et un montant de $500 a été voté de nouveau, de sorte que l'ouvrage a pu être complété pendant l'été de 1913.

Dépense totale: $521.20.

PERCÉ.

Percé, comté de Gaspé, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 36 milles du Bassin de Gaspé.

La chaussée conduisant au quai a été complètement drainée, exhaussée et couverte de gravier. L'entrepôt et les salles d'attente ont été réparés et peinturés. On a aussi fait au quai quelques réparations peu importantes.

Dépense: $1,315.94.

PÉRIBONKA ET MISTASSINI

Les rivières Péribonka et Mistassini sont deux tributaires du lac Saint-Jean et sont entourés de paroisses importantes.

Afin de rendre possible la navigation pour les bateaux venant de Roberval, le ministère a construit des digues dans ces rivières.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $2,117.81 a été dépensée pour des réparations aux digues dans les rivières Péribonka et Mistassini.

L'ouvrage a été fait à la journée.

PERKIN'S-LANDING.

Perkin's-Landing, comté de Brome, est située sur la rive ouest du lac Memphremagog, à 15 milles au sud de Magog, et à 6 milles de Mansonville, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

Le quai de cette localité offre des commodités aux habitants du canton de Potton, qui compte environ 800 âmes, mais beaucoup plus lorsque les maisons de plaisance

sont occupées. Vale-Perkins, le village le plus rapproché et d'après lequel cette place prend son nom, se trouve environ à ½ mille du quai. On y compte un magasin, un bureau de poste, une beurrerie, une école et le téléphone. Les marchandises provenant de cette région sont transportées jusqu'à Mansonville, par bateaux pendant la saison de navigation; ces marchandises comportent des provisions et le bois. On expédie de ce lieu au quai de Magog environ 40 charges de wagon de bois de chauffage et une certaine quantité de bois de construction et des billots.

Le 9 juin, 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $25, à la journée, pour niveler les abords du quai et réparer l'extrémité du débarcadère.

L'ouvrage a été commencé le 23 juin, 1913, et complété le 28; il consista à niveler, avec du gravier, les abords qui avaient été emportés par la grande mer et à réparer la partie basse du débarcadère qui avait été endommagée par la glace.

On a employé, dans l'exécution de ces travaux, 24 verges cubes de gravier, 100 pieds de bois et 2 livres de clous.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $25

PETIT-MÉTIS.

Petit-Métis, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 30 milles à l'est de Rimouski.

La pointe de Petit-Métis forme une baie qui fait un bon havre pour les petits vaisseaux. Elle n'est accessible qu'à la mer haute.

Petit-Métis est une place d'été importante, ayant 4 hôtels. Il y a un phare sur la pointe.

Pendant l'exercice 1913-14, quelques cailloux obstruant la navigation dans la baie, ont été enlevés au moyen d'explosif.

Montant dépensé, $198.25.

PETIT-SAGUENAY.

Petit-Saguenay, comté de Saguenay, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à environ 50 milles en bas de Chicoutimi. Il y a à peu près 800 habitants.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $227 a été dépensée pour la construction des abords conduisant à la tête du quai construit antérieurement. C'est une structure en pièces de bois rond de 50 pieds de longueur sur 26 pieds de largeur et de 12 pieds de hauteur.

L'ouvrage a été fait à la journée.

POINTE-PICHÉ

La Pointe-Piché, comté de Pontiac, est située sur la rive Est du lac Timiskaming, vis-à-vis de Haileybury. C'est le point d'attache du canton Guigues, et le centre d'un district prospère en agriculture. Sa population est de 4,000 habitants.

Dans le cours des mois de mai et juillet, on a préparé par intermission au chantier de Haileybury l'outillage nécessaire pour compléter les améliorations du quai de la Pointe-Piché. Le 31 juillet, l'outillage a été transporté à la Pointe-Piché, et l'ouvrage a été mis en marche, le 1er août, pour être discontinué le 21 octobre.

L'ouvrage a consisté à faire des estacades de protection contre la glace, à construire et placer des défenses au quai. On a complété environ 1,500 verges cubes des abords en pierre, et on a fait des réparations peu importantes au brise-glace. Un entrepôt, de 40 x 72 pieds par 14 pieds de hauteur, a été érigé, et on a posé un garde-corps sur le côté sud du quai. L'entrepôt et le garde-corps ont été peinturés; des moises ont été posées. On a réparé les dommages causés par l'accostage des bateaux, et on a tendu des estacades de protection contre la glace depuis le quai jusqu'au brise-glace. Un caisson chargé de lest a été construit et immergé sous le quai.

Au mois de mars, on a commencé à reconstruire le brise-glace nord et à enlever les pilotis du vieux brise-glace.

Dépense jusqu'au 31 mars:

Main-d'œuvre	$3,033 66
Matériaux	1,034 17
Total	$4,067 85

PIERREVILLE.

Pierreville, village prospère du comté de Yamaska, est situé sur la rive est de la rivière Saint-François, à 9 milles de son embouchure et à 28½ milles au nord-est de Sorel. De la gare de Pierreville sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, on communique avec Montréal, Saint-Hyacinthe, Trois-Rivières et Victoriaville. Ce village possède une église (catholique romaine), deux églises (protestantes), deux banques, des bureaux d'assurance, le télégraphe et le téléphone, environ quinze magasins, des scieries, des moulins à farine et à carder, il s'y fait un commerce considérable de bois. De grandes quantités de gants, mitaines, souliers, paniers et raquettes, sont manufacturés par les Abénaquis du lieu. On y trouve aussi des chantiers de construction navale. 1,200 habitants environ.

En 1904 et 1905, le ministère des Travaux publics a construit en ce lieu un quai directement au-dessous du pont du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cet ouvrage comprend:—

1. Un ouvrage sur pilotis de 150 pieds de longueur, de 48 pieds 4 pouces de largeur et de 13 pieds de hauteur; il atteint une profondeur d'eau de 5 pieds avec brise-lames à talus de 1½ dans 1 à son extrémité d'amont et une cale double le long de la face.

2. Des abords en terre de 400 pieds de longueur et de 30 à 50 pieds de largeur à talus en pierres perdues de chaque côté.

3. Un entrepôt érigé sur des colonnes en pierres près de l'abord.

A la dernière session du parlement, la somme de $1,700 a été votée pour des réparations au quai et, le 10 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser ce montant, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 5 mai et a duré jusqu'au 15 juillet 1913; il consista à démolir l'extrémité nord-ouest du quai, à enfoncer les pilotis à leur profondeur originale, à reconstruire et renouveler ⅔ du plancher, à construire un mur de soutènement en béton et un brise-glace à l'intérieur du bout supérieur du quai et à niveler les abords.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, environ 24,000 pieds m.p. de bois, 56 charges de pierres, 36 de gravier et 38 de sable, et 128 sacs de ciment ont été employés.

Dépense pour l'exercice 1913-1914, $1,699.89.

PIERREVILLE-MILLS.

Pierreville-Mills ou Notre-Dame de Pierreville est un village d'environ 400 habitants, situé sur la rivière Saint-François, à environ 3 milles de son embouchure dans le lac Saint-Pierre. La population du comté est d'environ 17,000. Les habitants du village sont presque tous des navigateurs et des constructeurs de bateaux; ils possèdent 30 bateaux ayant une longueur moyenne de 110 pieds. Ces bateaux sont tirés à terre tous les hivers pour être réparés pour la saison suivante.

Le but du dragage en cet endroit était d'améliorer les moyens de tirer les bateaux à terre afin d'empêcher qu'on ne soit obligé de les envoyer à Sorel ou Yamaska pour réparations. Le dragage fut fait par la drague du ministère *No. 106,* aidée du remorqueur *Mina G.* L'ouvrage fut commencé le 5 juillet et terminé le 13 novembre 1913. On a enlevé et jeté à côté de la tranchée 20,972 verges cubes, et on a charroyé 3,640 verges cubes, mesure de chaland.

Une tranchée de 1,090 pieds de longueur, 30 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 6 pieds et 5 pouces et une profondeur finie de 8 pieds, fut creusée dans le sable et la glaise.

POINTE-À-ÉLIE.

Pointe-à-Elie se trouve à l'extrémité sud-est de l'île Allright, à 2 milles à l'est de l'église catholique de Havre-aux-Maisons.

Le bateau à vapeur *Lady Sybil* fait escale à Pointe-à-Elie, pour y prendre la malle et les marchandises; ce lieu sert aussi de havre de refuge à ce bateau pendant les coups de vents du nord-est.

L'établissement d'un débarcadère et d'un brise-lames offre en ce lieu le meilleur abri durant toutes les tempêtes, surtout celles provenant du vent d'est qui sont fréquentes au printemps.

Pendant l'exercice de 1912-1913, on a immergé et mis en place, et construit jusqu'à une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, le caisson construit sur la grève en 1911-12.

Dans le cours du dernier exercice financier, ce caisson a été complété.

Dépense: $3,396.45.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

Pointe-aux-Esquimaux, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à une distance de 425 milles en bas de Québec. Population, 800 habitants.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $932.25 a été dépensée pour construire un entrepôt sur le quai; une partie du planiher a été exhaussée et renouvelée.

L'ouvrage a été fait à la journée.

POINTE-FORTUNE.

Pointe-Fortune, comté de Vaudreuil, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 7 milles de Grenville et à 45 milles au nord-ouest de Montréal. Il possède un bureau de poste, deux églises, deux magasins, deux hôtelleries, etc. C'est le terminus d'un embranchement du Pacifique-Canadien conduisant à Rigaud.

Afin d'améliorer le trafic par eau, la Couronne a acheté de M. W. Brown, en 1902, un quai de 224 pieds de longueur et parallèle au rivage, ainsi que le droit de passage des deux bouts du quai jusqu'au chemin public.

Ces chemins ont respectivement 130 et 120 pieds de longueur sur 18 et 20 pieds de largeur; une bande de terrain entre les chemins, de 159 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, à 80 pieds du chemin public et adjacent au quai, a aussi été aihetée et sera employée pour une cour à bestiaux. Le tout a coûté $1,000.

Au cours de l'exercice de 1913, les soliveaux du plancher ont été renouvelés et un plancher de 3 pouces a été posé sur toute la longueur; on compléta les réparations en employant 80 verges cubes de pierre pour remplissage.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense totale: $997.44.

POLTIMORE.

Poltimore, comté de Labelle, est un village situé le long de la rivière du Lièvre, à 18 milles en haut de Buckingham, vis-à-vis La Salette. A cet endroit on a changé de place le débarcadère flottant pour le mettre sur un site plus avantageux.

Dépense: $11.75.

PONT LAURIN.

La rivière ou lac Ouareau, prend sa cource dans un lac du canton de Lussier, dans le comté de Montcalm, et se jette dans la rivière l'Assomption. Ce cours d'eau est navigable pour des petits bateaux.

A six milles de Saint-Paul de Joliette, sur la rivière Ouareau, se trouve un pont appelé "Pont Laurin" qui a été protégé par le ministère au moyen de la construction d'un brise-glace en béton renforcé; ceci a été complété dans décembre 1911.

Ses dimensions sont: longueur extérieure, 34 pieds et 3 pouces; largeur extrême au fond, 9 pieds et 2 pouces; 22 x 7 pieds au sommet, et de 26 pieds de hauteur; la face contre le courant a 90 degrés et a une pente de 1 dans 2, et toutes les autres faces ont une inclination de 1 dans 24. L'angle qui est contre le courant est protégé par une plaque en acier de ½ de pouce d'épaisseur.

Au cours du printemps de 1913, ce brise-glace a été considérablement endommagé par la glace et des débris qui enlevèrent une partie de béton jusqu'à 18 pouces d'épaisseur et jusqu'à 2 pieds sous l'eau.

Ces réparations ont été faites en octobre et novembre.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 45 milles à l'ouest de Percé.

C'est un village important, qui compte 1,500 habitants. La principale industrie est la pêche à la morue et au homard; à peu près 60 barges y sont engagées. Il y a une scierie importante et plusieurs vaisseaux y prennent des chargements de bois.

Le havre de Port-Daniel est un des meilleurs sur la côte et offre un bon abri. Les bateaux faisant le service entre Montréal et Gaspé et d'autres steamers se servent du quai pour débarquer les passagers et les marchandises.

Le quai est des dimensions suivantes: du rivage, 210 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur, 120 sur 30 et 270 pieds sur 50, formant un total de 600 pieds sur 27 pieds de hauteur, à 19 pieds d'eau à l'extrémité du large.

Les grandes marées atteignent 7 pieds; les mortes mers, 5 pieds.

Pendant l'exercice 1913-14, le côté sud du quai, au bout du large, a été lambrissé en pilotis sur une longueur de 108 pieds et on a complété le lambrissage du côté nord. Ces pilotis ont été enfoncés à environ 10 pieds dans la terre et boulonnés au quai. Le plancher et le lambrissage du quai ont aussi été renouvelés à différents endroits.

Montant dépensé: $1,500.00.

PORTNEUF.

Portneuf, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 52 milles en bas de l'embouchure de la rivière Saguenay. On y fait le commerce du bois et la population est de 800 âmes.

Pendant l'exercice dernier, la ttêe du quai, qui avait tassé d'environ 3 pieds, a été exhaussée à sa hauteur normale et couvert en madriers et la cale, qui n'était d'aucune utilité, a été remplie. La dite tête a 110 pieds de longueur sur 20 de largeur et le coût des réparations s'élevèrent à $1,322.76. Des pilotis ont été achetés.

L'ouvrage a été fait à la journée. La somme totale dépensée, $1,499.76.

POUPORE.

Poupore, comté de Labelle, est situé à 12 milles en haut de Buckingham, sur la rivière du Lièvre. Le ministère a complété en cet endroit une écluse et un barrage, etc., etc., en 1892, pour améliorer la navigation jusqu'à High Falls.

Le Parlement a voté un crédit de $12,500.00 pour la construction d'un mur de soutènement et un ouvrage en caissons aux écluses. On a préparé les plans et devis de ces travaux.

Le mur de soutènement en béton a pour but de remplacer le vieux caisson soutenant le terrassement en arrière du mur de l'écluse, en bas du barrage, sur une distance de 150 plus 38 pieds linéaires. Le nouveau mur sera appuyé sur une fondation de roc et aura une hauteur générale de 16½ pieds. Le vieil ouvrage en caissons tombe de vétusté, et il sera facile de l'enlever. L'ouvrage en caissons aura 300 pieds par 16 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 27 pieds. Il est destiné à détourner les remous et les contre-courants qui rongent le rivage, et qui sont un obstacle sérieux à la navigation des bateaux immédiatement au bas de l'écluse.

Pendant l'hiver de 1914, on a cru opportun de commencer ces travaux d'amélioration par de l'ouvrage à la journée.

Il a été construit 120 pieds de l'ouvrage en caissons, sur une largeur de 16 pieds et une hauteur de 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse (17 février au 31 mars).

En outre, on a apporté aux écluses une quantité considérable de pierre de lest et de gravier. Il a été aussi livré 75 pour 100 du bois de lambrissage et 70 pour 100 du fer requis.

Dépense jusqu'au 31 mars............................$ 5,480 53

Dragage.

La drague *N° 12* du ministère a travaillé sur la rivière du Lièvre, du 7 juin au 7 août et du 13 au 25 octobre, creusant des coupes dans le chenal vis-à-vis le quai projeté, formant un total de 1,384 pieds linéaires sur 25 pieds de largeur afin de faciliter la navigation en entrant dans ou en sortant de l'écluse.

On a enlevé 11,383 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, que l'on a déposées dans l'eau profonde tout près du chenal.

QUYON.

Quyon, comté de Pontiac, est un village situé sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien, et sur le côté nord de la rivière Ottawa près de la tête du lac Deschênes; sa population est de 800 habitants.

A sa dernière session, le Parlement a voté un montant de $8,000 pour construire un quai à Quyon. Au commencement de l'automne, le ministère a acheté pour la somme de $900 le vieux quai de la *Upper Ottawa Improvement Co.*, avec permission à la compagnie d'enlever le plancher du quai, toutes les piles des abords et la tête du quai en caisson jusqu'à 2 pieds au-dessus de l'eau basse. A la fin de la saison de la navigation la compagnie avait complété cet ouvrage. Alors des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été demandées pour la construction du dit quai. Le contrat à cet effet a été adjugé à MM. T. et J. Moran pour la somme approximative de $7,700.

La structure projetée est un ouvrage en caissons d'une longueur de 360 pieds, immergeant 9 pieds dans l'eau au bout de la tête du quai, et s'élevant à une hauteur de 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La tête du quai aura 64 x 106 pieds, et les abords auront 16 pieds de largeur par 256 pieds de longueur. On construira en arrière des débarcadères pour les yachts, et le quai sera fini avec des garde-corps en bois le long des abords, et un hangar de 16 x 24 pieds.

Un arpentage du lot riverain nécessaire a été fait par un arpenteur de Québec, au mois de mars, et le dit lot a été acheté du gouvernement de Québec.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $1,127.56.

RICHMOND.

Richmond, dans le comté de Richmond, est une ville prospère située sur la ligne principale du Grand-Tronc, de Montréal à Portland, à la jonction de la ligne de Québec et sur la rivière Saint-François, à 25 milles au nord-ouest de Sherbrooke et à 16½ milles au sud-est de Montréal. Il y a plusieurs magasins, des banques, des bureaux de messagerie, de téléphone et de télégraphe. Le Grand-Tronc a une bâtisse pour les locomotives et d'autres usines employant plusieurs centaines d'ouvriers. La population de Richmond est d'environ 3,000 habitants.

Le 10 octobre 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $650 pour réparer le brise-glace qui a été construit en haut du pont public, afin de protéger le pilier central du quai.

L'ouvrage a été commencé le 16 octobre et complété le 22 novembre 1913. il consista à enlever, redresser et à replacer les plaques d'acier sur la partie inclinée du brise-glace, après avoir renouvelé les pièces de parement qui étaient complètement détériorées et à exhausser le pilier en ajoutant trois rangs de bois et à les remplir de pierres.

On employa dans l'exécution de ses travaux environ 8,886 pieds M.P. de bois, 2 plaques d'acier et 591 fiches.

Dépense de l'exercice 1913-14, $659.81.

RIGAUD.

Rigaud, une seigneurie, comté de Vaudreuil, est un village avec bureau de poste situé sur la rivière à la Graisse, à 2 milles au sud du quai de Rigaud; c'est un port d'escale de la rivière Ottawa. C'est une station du chemin de fer Pacifique-Canadien (ligne courte entre Montréal et Ottawa), à 16 milles au nord-ouest de Vaudreuil, et à 41 milles à l'ouest de Montréal. Ce village est à 8 milles à l'est de Saint-Eugène, Ont., sur la même ligne, et 75 milles à l'est d'Ottawa. C'est le siège du collège Bourget et du couvent de Saint-Anne. Le sanctuaire de Notre-Dame de Lourdes dans la montagne de Rigaud, est un lieu de pèlerinage très fréquenté en été. Il y a une église catholique, six magasins, une fonderie, une succursale de banque, des moulins à scie, à farine, à carder et à fouler, ainsi que des bureaux de messageries et de télégraphe. Population: 800 habitants pour le village et 1,050 pour la paroisse.

Le quai à Rigaud qui est construit sur pilotis, de 72 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, a été parachevé en février 1910, avec l'aide d'une indemnité de $1,500 accordée par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette indemnité a été obtenue parce que la construction d'un nouveau pont empêcherait les bateaux de se rendre au vieux quai en haut du pont causant par là la suspension de la navigation, à moins qu'un nouveau quai eût été construit en bas de l'emplacement du pont.

Au cours du présent exercice on a fait les réparations suivantes:

Renouvellement de la clôture en planches autour de la cour à bestiaux, sur une longueur de 155 pieds;

Réparations au coin nord du quai et au plancher en général;

Remplissage des abords en pierre et en terre.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense: $233.40.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski, dans le comté du même nom, est située sur le côté sud du fleuve Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. 4,000 habitants.

Rimouski est une station importante du chemin de fer Intercolonial, et facilite beaucoup l'importation de marchandises et spécialement l'exportation de la pulpe et du bois de pulpe.

Les exportations de Rimouski, l'an dernier, comportaient 6,364 tonnes de pulpe, évaluées à $169,794, 18,900,000 pieds de bois de construction évalué à $264,600, et 2,000 tonnes de bois de pulpe, de traverses, etc.

Pour se former une idée de l'importance du commerce de bois dans le district, je donne ici les noms des industries qui y sont établies: ce sont Price Frères et Cie, Roy Frères, la *Matapedia Lumber Co.*, la *Price-Porritt Pulp and Paper Co.*, J. A. Théberge, Gagnier Frères, Turgeon et Vaillancourt, la Compagnie Industrielle de Rimouski, Banville et Cie, etc. Toutes ces compagnies et d'autres du district environnant se serviront du quai pour l'expédition de leurs produits aussitôt que les travaux projetés seront terminés.

Le quai, qui a 2,240 pieds de longueur et 42 à 50 pieds de largeur, constitue, avec la protection de l'île Saint-Barnabé, un des meilleurs havres.

Les grandes marées atteignent 14 pieds; les mortes mers, 8½ pieds.

Pendant l'exercice 1913-14, le lambrissage et le plancher du quai ont été réparés ainsi que la fondation du chemin de fer.

Montant dépensé: $704.65.

Dragage.

En 1913-14, on a dragué une tranchée de 2,730 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur, sur le côté est du chenal, jusqu'à 16 pieds à l'eau basse des grandes marées. On y a enlevé 51,135 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de cailloux.

Du dragage a aussi été fait à la tête du quai et sur le côté est; on y a enlevé 12,025 verges cubes. Ce dragage a été fait quand il était impossible à la drague de travailler au dehors.

Ces travaux ont été faits par la drague *Progress*.

RIVIÈRE-AUX-RENARDS.

Rivière-aux-Renards est un des plus anciens villages du comté de Gaspé. C'est le premier poste important de pêche et de commerce que l'on rencontre après avoir laissé le bassin de Gaspé. Il est situé sur la rive sud du Saint-Laurent. La population de ce village est d'environ 1,700 âmes.

Afin d'empêcher l'affaissement de l'extrémité extérieure du quai, à cet endroit, on a fait des réparations temporaires et posé du lest nouveau.

Dépense: $300.87.

RIVIÈRE-AUX-VASES.

Rivière-aux-Vases, dans la paroisse de Sainte-Anne du Saguenay, est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 6 milles en haut de Chitoutimi. C'est le débarcadère d'un traversier faisant le service quotidien avec Chicoutimi; et c'est aussi le centre des paroisses Saint-Charles, Saint-Ambroise et Saint-Léonard.

Le quai se compose de caissons de 25 sur 20 pieds joints avec des travées couvertes en madriers.

Au cours de l'exercice dernier, la somme de $2,149 a été dépensée pour remplir l'espace entre les piliers afin de protéger les vaisseaux accostant le quai contre les forts courants.

L'ouvrage a été fait à la journée.

RIVIÈRE BLANCHE.

Cette rivière est un petit tributaire de la rivière Maskinongé, traversant la paroisse de Saint-Didace, là ou le sol est très fertile.

Pendant les hautes eaux du printemps, le terrain a été inondé, causant ainsi beaucoup de dommage dans le voisinage.

La paroisse de Saint-Didace est située à neuf milles au nord-est de Saint-Gabriel de Brandon, le terminus de l'embranchement de Joliette du Pacifique-Canadien, à 21 milles au nord de Louiseville. Population, 1,500 habitants.

On a fait du dragage, à la journée, et la rivière a été creusée sur 4,500 pieds linéaires et de 1 à 3 pieds de profondeur, sur une largeur de 4 pieds au fond, afin de faciliter le cours de la rivière.

On a enlevé 3,490 verges cubes de sable et quelques billots.

Dépense totale, $1,359.52.

RIVIÈRE-BLANCHE.

Le village de la Rivière-Blanche ou Saint-Ulric, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

C'est un riche pays agricole, et on trouve dans le village une scierie et un moulin à raboter.

Le quai et ses abords ont 446 pieds de longueur sur 20 de largeur, construits sur des piles de 20 sur 20 pieds avec un espaie de 25 pieds et une tête en T, de 300 pieds de longueur sur 25 de largeur.

Pendant l'exercice 1913-14, la première partie des abords, de 46 pieds, a été en partie reconstruite et trois espaces ont été remplis en caissons. La superstructure a été aussi reconstruite sur une longueur de 200 pieds et le reste a été temporairement réparé.

Montant dépensé, $2,996.69.

RIVIÈRE-BOIS-BLANC.

Cette rivière prend sa source au pied des Laurentides, dans la paroisse de Saint-Justin, traverse la paroisse de Maskinongé et se jette dans le lac Saint-Pierre, à environ 1 mille en haut de la rivière Maskinongé.

On a élargi ce ruisseau sur 10,500 pieds linéaires, à une largeur de 10 pieds et on l'a creusé à une profondeur moyenne de 18 pouces.

On a enlevé 6,400 verges iubes d'argile que l'on a déposées sur chaque côté du rivage.

Dépense totale de ces travaux, $1,744.34; l'ouvrage a été fait du 1er au 18 juillet 1913.

Le but de ces travaux est de faciliter le cours du ruisseau durant les hautes eaux du printemps.

RIVIÈRE CAPLAN.

La rivière Caplan, dans le comté de Bonaventure, est située sur la rive nord de la Baie des Chaleurs et forme une partie de la municipalité de Saint-Charles de Caplan.

Le brise-lames construit sur les deux côtés de l'embouchure de la rivière a, sur le côté est, 284 pieds de longueur sur 8 de largeur et, sur le côté ouest, 60 pieds de longueur sur 8 de largeur, avec un angle dans une direction sud-ouest, de 120 pieds sur 10, vers l'ouest, de 47 pieds sur 10 et de là vers le sud, de 50 pieds sur 15.

Pendant l'exercice 1913-14, on a complété l'exhaussement du brise-lames et on l'a lambrissé.

Montant dépensé, $502.

RIVIÈRE DES VASES.

La rivière des Vases, comté de Témiscouata, se jette dans le Saint-Laurent, à environ 6 milles à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte, après avoir traversé la paroisse de

l'Isle-Verte qui compte 2,500 habitants. L'industrie principale du lieu est l'exploitation des herbes marines.

Au cours de l'année dernière, on a prolongé de 55 pieds le petit quai construit sur le côté sud-est de la rivière des Vases et qui est employé par les gens qui résident sur l'île d'en face.

Cet ouvrage est construit sur la berge inclinée de la rivière et a une hauteur de face moyenne de 12 pieds. Il est construit en encaissement à parements ouverts, avec des pièces de bois rond, rempli de pierres et de terre et lambrissé avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur, en épinette.

Un hangar de 16 x 20 pieds a aussi été construit sur cette partie du quai. La clôture de ligne entre la propriété de Donat Bérubé et celle du gouvernement a été réparée.

L'ouvrage a été exécuté à la journée, entre le 25 juin et le 24 juillet.

Les dépenses totales ont été de $1,499.79.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT.)

Cette rivière, qui traverse le comté de Maskinongé, est divisée en plusieurs tributaires; le principal embranchement de la rivière prend sa source au pied des Laurentides, à une distance de 74 milles au nord et se jette dans le fleuve Saint-Laurent sur la rive nord du lac Saint-Pierre, à Louiseville, à 21 milles de Trois-Rivières. Le bassin de cette rivière a une largeur maximum de 19 milles, drainant un terrain fertile de 583 milles carrés.

La rivière est navigable à son embouchure pour une distance d'environ 3½ milles, jusqu'au quai de Louiseville, pour des bateaux tirant moins de 4 pieds d'eau, au cours de la saison d'eau basse.

La population de la ville de Louiseville et des cinq paroisses intéressées dans la navigation est de 11,993 habitants; il y a plusieurs magasins, des usines et des manufactures.

La drague *Prince Willie* a fait du dragage à l'embouchure de la rivière, du 8 juillet au 1er octobre, 1913. Cette drague appartient à *S. J. Poupore Co., Ltd.*, de Montréal, qui avait le contrat.

Le dragage a été fait sur une distance de 6,100 pieds de l'embouchure jusqu'au chenal principal du lac Saint-Pierre et on creusa un chenal de 7 pieds sur une largeur dee 40 pieds au fond.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS.)

Rivière-du-Loup ou Fraserville, chef-lieu du comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en bas de Québec. Cette ville compte plus de 7,000 habitants. C'est un centre prospère, où l'on trouve plusieurs manufactures, y compris deux moulins à papier de pulpe. La pointe de la Rivière-du-Loup, où se trouve le quai, est à 2½ milles du village. C'est l'un des endroits du bas du fleuve les plus fréquentés par les touristes, pendant l'été.

Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de la Rivière-du-Loup avec le quai, une distance d'environ 6 milles. Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les petites marées 12 pieds.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1914, on a exécuté des réparations considérables au quai en ce lieu,lesquelles ont consisté dans les travaux suivants:—

Le lambrissage de la face extérieure de la partie en L du quai a été réparé et renouvelé; environ 60 madriers en chêne, de 6 pouces d'épaisseur et de 25 pieds de longueur, ont été remplacés. Sur la face sud-ouest du quai, on a lambrissé une longueur de 145 pieds par 21 pieds de hauteur, avec des madriers d'épinette de 6 pouces d'épaisseur. On a réparé le lambrissage sur tout le reste de la longueur de cette face ainsi que sur la face nord-est; tous les madriers qui s'étaient détachés ont été assujettis de nouveau au quai et quelques-uns ont été renouvelés. Les bandes en fer pro-

tégeant les deux coins extérieurs et le coin du sud du quai ont été assujetties de nouveau et 25 nouvelles bandes ont été posées.

Les escaliers des côtés nord-est et sud-ouest ont été réparés, ainsi que l'un des plans inclinés mobiles. La superstructure, à partir de l'extrémité postérieure du quai, a été réparée et le plancher a été renouvelé sur une longueur de 600 pieds. Sur les abords on a remplacé 60 pièces de plancher. De menues réparations ont aussi été faites où c'était nécessaire.

Les dépenses totales ont été de $1,694.02. Ls travaux ont été faits à la journée, du 10 juillet au 10 octobre 1913.

RIVIÈRE-DU-MOULIN.

Rivière-du-Moulin est une nouvelle municipalité en bas de Chicoutimi, et a une population d'environ 1,000 âmes.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $4,146 a été dépensée pour la construction d'une levée de protection le long de la rivière Saguenay, dans la municipalité de la Rivière-du-Moulin, sur une distance de 804 pieds. C'est une construction en pièces de bois rond de 8 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 9 pieds, bien remplie de lest et remblayée en arrière avec du gravier.

L'ouvrage a été fait à la journée.

RIVIÈRE LAGUERRE.

La rivière Laguerre, cours d'eau tranquille qui se jette dans le lac Saint-François, sur le Saint-Laurent, à environ ¼ de mille de Saint-Anicet, dans le comté d'Huntingdon, est navigable à son embouchure pour les vaisseaux d'un tirant de 4 pieds; mais on trouve un chenal d'une profondeur de 9 pieds, dans la rivière, après avoir franchi son embouchure.

On a décidé d'approfondir et d'améliorer la rivière Laguerre dans le but de dessécher 20 milles carrés de terres environ pour les rendre propres à l'agriculture. On a voté $15,000 pendant la session de 1911 pour commencer ces travaux.

Le 23 août 1911, on a commencé la construction d'un pont en béton armé, et de vannes de régularisation à l'embouchure de la rivière Laguerre.

Les vannes, au nombre de six, ont chacune 6 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. La longueur du pont proprement dit, est de 42½ pieds; les abords en enrochements ont respectivement 48 et 29 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, avec talus empierré, de 1 dans 1 de chaque côté.

On a achevé, en 1912, l'exécution du pont en béton armé, et des vannes de régularisation qui ont rapport à ce chenal de drainage et aux améliorations de la rivière Laguerre.

Le but de l'établissement de ces vannes de régularisation est de permettre à la rivière Laguerre de couler dans le lac Saint-François quand le niveau de celui-ci est plus bas que celui de la rivière et d'empêcher les eaux du lac Saint-François de pénétrer dans la rivière Laguerre quand le niveau est plus bas que celui du lac Saint-François.

On a suspendu les travaux cette année. Une autorisation spéciale a été accordée pour la dépense de $300 afin d'enlever les batardeaux et d'améliorer la section à l'embouchure.

Dépense totale, $295.

RIVIÈRE LA PIPE.

Rivière la Pipe, (Saint-Henri de Taillon), dans le comté de Chicoutimi, est une nouvelle paroisse située sur le nord du lac Saint-Jean. Il y a un bureau de poste, un service de télégraphe du gouvernement, plusieurs magasins et des scieries. Population, 800 âmes.

Pendant l'exercice dernier, les réparations suivantes ont été faites au pont:—

Le plancher, sur une distance de 200 pieds, sur une largeur de 25 pieds a été entièrement renouvelé; 250 pieds de soliveaux de 10 sur 17 pouces, ont aussi été placés, et 200 charges de gravier ont été posées dans les abords.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé: $638.32.

RIVIÈRE NOUVELLE.

La rivière Nouvelle, dans la paroisse de Saint-Jean-l'Evangéliste, comté de Bonaventure, prend sa source dans le comté de Rimouski, traverse des régions agricoles bien cultivées, et se jette dans la baie des Chaleurs, à Saint-Omer.

La rivière Nouvelle est une rivière importante pour le bois, plusieurs compagnies ont des limites à bois sur la rivière et ses tributaires.

Durant les eaux du printemps, la rivière est très rapide et le flottage des billots a causé un grand dommage à des propriétés de valeur et au pont du chemin de fer. Le chemin a été détruit et changé dans beaucoup d'endroits.

En 1911-12, afin de remédier à ceci 32 piles de direction ont été construites; un espace a été laissé entre chacune d'elle, mais l'effet du courant était tout aussi désastreux.

Pendant l'exerciie 1913-14, une levée en fascines, chargée de pierre, a été comméniée et 1,900 pieds de longueur ont été en partie construits, à une hauteur de 6 pieds.

Montant dépensé: $816.58.

RIVIÈRE-OUELLE.

L'appontement est situé à Pointe-aux-Orignaux, à 5 milles du village de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la Malbaie, sur la côte nord. Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de la Rivière-Ouelle avec l'appontement, pour desservir le bateau à vapeur qui traverse le Saint-Laurent plusieurs fois par jour et fait escale à la Malbaie et autres localités sur la côte nord. En hiver, le bateau fait aussi le service tous les jours.

Les lourds convois qui viennent sur le quai exigent que la structure soit très forte, afin de se maintenir solide. Dans ce but, on a prolongé de 100 pieds la palée en pilotis, qui avait été commencée sur le côté est. Des pilotis en pitch pin de 40 pieds de longueur et de 10 x 12 pouces, furent employés. On les enfonça de 8 pieds dans le fond et on les assujettit aux pièces de parement avec des boulons en fer.

Le bout extérieur du quai a été lambrissé sur une longueur de 100 pieds avec des madriers en épinette de 3 pouces d'épaisseur, et le plancher a été renouvelé sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 12 pieds. On a posé des traversines et fait du remplissage avec de la terre et du gravier. L'escalier placé à l'ouest du quai a été renouvelé. Le garde-fou a été remplacé sur une longueur de 300 pieds et réparé sur une longueur de 300 pieds. Les pièces de couronnement ont été renouvelées sur une longueur de 200 pieds. Les coins extérieurs du quai ont été lambrissés avec du bois dur de 30 pieds de longueur, de 8 x 14 pouces et 4 poteaux d'amarrage ont été ajoutés aux endroits voulus.

On a aussi exécuté des réparations peu importantes et fait du peinturage. Tous ces travaux ont été exécutés entre le 1er juin et le 13 novembre.

Les dépenses totales se sont montées à $3,698.51.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Une étendue d'environ 185,000 pieds carrés, vis-à-vis la place New-Market, a été creusée à une profondeur de 2 pieds à eau basse, afin d'amincir le banc de sable qui se trouve dans le cours de la navigation. La drague *Stephen D,* appartenant

à la Compagnie Etienne Dussault, a enlevé, du 28 juin au 26 novembre, 51,780 verges de sable, mesure prise sur les chalands, au taux de 11 centins par verge cube.

Dépense totale, $5,695.80.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François passe dans les comtés de Compton, Beauce et Mégantic; elle draine les lacs Saint-François, Aylmer, Weedon et plusieurs autres de moindre importance; elle coule à travers les cantons de l'Est, sur une distance de 173 milles et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre, après avoir drainé une superficie d'environ 3,370 milles carrés.

Du dragage fut fait dans cette rivière afin de la rendre navigable à partir du Saint-Laurent jusqu'à Pierreville et Saint-François du Lac, où il se fait un trafic considérable.

Le dragage fut commencé le 3 juin et continué par intermittences jusqu'au 7 novembre 1913. On a enlevé 101,604 verges cubes, mesure de chaland, et 59,999 verges cubes, mesurées sur place, de glaise et sable.

Des 101,604 verges cubes, mesure de chaland, qui ont été draguées, la drague du département *Saint-Louis* a extrait 13,370 verges cubes, laissant 88,000 verges cubes qui ont été draguées à l'entreprise par la drague *N° 6* de Montréal.

Les dépenses pour 1913-14 ont été de $25,555.14.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis coule entre les villages de Sainte-Barbe et Saint-Stanislas, à 8 milles au sud de Valleyfield, et traverse les paroisses de Cartier, Saint-Louis de Gonzague et Saint-Etienne, elle se décharge dans le lac Saint-Louis, à Beauharnois à 20 milles de sa source.

Du 3 mai au 13 décembre 1913, la drague du ministère, "n° 101" a continué le creusage de la rivière commencé en 1904 et auquel on a travaillé tous les ans depuis cette époque. On a dragué environ 12,612 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et 2,305 verges cubes de roc solide qu'on avait miné précédemment. Ces déblais ont été déposés sur les deux bords de la rivière, et ensuite nivelés. La drague a été employée pendant 133 heures d'ouvrage réel; les tranchées ont 40 pieds de largeur, 3 à 5 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 2,756 pieds.

Ces travaux ont nécessité la construction d'un barrage temporaire pour faire flotter la drague. Celle-ci ayant 40 pieds de largeur, il a fallu aussi démolir la travée de 38 pieds et une culée du Pont-Rouge. On a aussi construit un pont temporaire sur des chevalets à une distance plus bas dans la rivière.

Le but de ce dragage est de diminuer les inondations désastreuses de chaque année, pendant la crue des eaux et après les pluies abondantes, en augmentant le courant dans cette partie de la rivière et en exhaussant ses bords.

Jusqu'à la présente date, on a complété le dragage jusqu'au Pont Rouge ou 3 milles à partir du pont Symon.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis prend sa source au pied des Laurentides, coule à travers la paroisse de Saint-Paulin et se jette dans la rivière Maskinongé, près du chemin de fer du Grand-Nord.

Durant les hautes eaux du printemps et après des grosses pluies, la rivière inonde ses rives, particulièrement dans le village de Saint-Paulin, et couvre un terrain agricole considérable.

Afin d'amoindrir les effets désastreux de ses inondations, le ministère a ouvert un chenal, en 1912, et on a repris l'ouvrage le 13 mai 1913 pour le discontinuer le 13

août, de la section à 1,000 pieds à l'est du chemin conduisant à l'église de Saint-Paulin, jusqu'à 5,300 pieds à l'ouest du dit chemin, sur une distance de 6,300 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée. Un chenal a été ouvert avec une profondeur moyenne de 2 pieds et 3,425 verges cubes de sable, de gravier et de cailloux ont été enlevés.

Dépense totale, $2,244.63.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

La rivière Saint-Maurice coule vers le sud et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à Trois-Rivières.

Grandes-Piles à La-Tuque.—Pour une distance de 69 milles il y a un bon chenal pour des vaisseaux tirant moins de 4 pieds d'eau.

Le dragage a été fait par la drague *St-Maurice*, à la batture Makinac, au 56e mille de la rivière. On a commencé l'ouvrage le 7 juillet et on a discontinué le 16 juillet, et pendant ce temps 3,840 verges cubes de gravier, d'argile et de sable ont été enlevés pour former un chenal de 40 pieds de largeur et de 766 pieds de longueur.

Ile aux Morpions (45e mille).—Le 16 juillet 1913, le matériel de dragage a été transporté à la traverse de l'île aux Morpions, où on a enlevé 6,277 verges cubes d'argile, de sable et de gravier, creusant un chenal de 40 pieds de largeur sur une distance de 1,041 pieds. Ce chenal a été dragué à une profondeur de 4 pieds à eau basse; l'ouvrage a été complété le 11 août 1913.

Traverse Ricard (43e mille).—Le 12 août, le matériel de dragage a été transporté à Ricard-Crossing, où on a enlevé 6,846 verges cubes d'argile et de sable qu'on a déposés sur le côté inférieur du chenal. On a aussi creusé un chenal de 40 pieds de largeur, de 4 pieds de profondeur et de 1,580 pieds de longueur. Cet ouvrage a été discontinué le 27 août 1913, pour enlever la batture sur le 39e mille.

Saint-Jean des Piles, Pointe-à-Trudel (39e mille).—On commença le 30 août à enlever une batture obstruant le chenal en dedans de la ligne des amers et l'ouvrage a été complété le 19 septembre. Durant ce temps on a enlevé 8,674 verges cubes de sable et de gravier, sur une largeur de 40 pieds jusqu'à une profondeur de quatre pieds, au-dessous du niveau d'eau basse, et sur une distance de 1,557 pieds.

Saint-Roch de Mekinac, Ricard-Crossing (43e mille).—Après avoir complété l'ouvrage urgent à Pointe-à-Trudel, la drague *St-Maurice* a été encore remorquée en haut de la rivière pour reprendre les travaux à Ricard-Crossing. L'ouvrage a été commencé le 23 septembre et discontinué le 21 octobre, et pendant ce temps 8,271 verges cubes d'argile et de gravier ont été enlevés et jetés sur la rive inférieure du chenal, sur une distance de 2,106 pieds. Le chenal ainsi creusé a 40 pieds de largeur et une profondeur de 4 pieds à eau basse.

Saint-Jean des Piles, Pointe-Madeleine (38e mille).—Le 24 octobre, le matériel de dragage a été transporté à Pointe-Madeleine pour être mise dans les quartiers d'hiver, mais on a dû enlever une petite batture obstruant le bassin. On a commencé l'ouvrage le 24 novembre et on l'a terminé le lendemain; on a enlevé 562 verges cubes de sable et de gravier et on a déposé ces matériaux sur le côté inférieur pour une distance de 285 pieds. L'ouvrage a été alors suspendu pour la saison.

Rapide Manigonce (56e mille).—La machine à lever des pierres a été préparée le 1er août 1913 et a été rémorquée jusqu'au 56e mille, sur le côté ouest du chenal, afin d'enlever les cailloux obstruant le flottage des billots et permettant ainsi à une grande quantié de billots (3,000,000) de passer par le chenal dans le rapide, ce qui constitua des obstacles à la navigation.

L'ouvrage a été commencé le 4 août et discontinué le 22 octobre; durant ce temps, 279 cailloux (653 verges cubes) ont été enlevés au moyen d'explosifs. Le coût moyen par verge, $6.87. Dépense totale, $4,485.07.

La machine à lever des pierres, "n° 1", a été placée en hivernement à Pointe-Madeleine, le 25 octobre 1913.

Chenal de l'ouest.

La rivière Saint-Maurice passe à travers la ville de Trois-Rivières, dans le comté de Saint-Maurice, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 82 milles en bas de Montréal et 78 milles en haut de Québec. Population, 22,000 habitants. Du dragage important a été exécuté à l'embouchure du chenal de l'ouest au cours de l'été de 1913, par la drague *St-Pierre,* appartenant à M. Antoine St-Pierre, de Trois-Rivières. On creusa un bassin d'abri pour servir spécialement aux bateaux brise-glace, le *Montcalm,* et le *Lady Grey.* Le dragage a été fait sur une distance de 300 pieds et sur 150 pieds de largeur, à une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

L'ouvrage a été commencé le 22 septembre et continué le 28 octobre 1913; pendant ce temps, on a enlevé 20,539 verges cubes d'argile et de sable. Dépense totale, $3,080.85.

Embouchure.

(1) Sous un contrat avec Antoine St-Pierre.

(2) Sous le contrat n° 9449, en date du 19 juin 1913, avec *W. J. Poupore Co., Ltd.* Dragues *Duc de York* et *Prince Willie.*

(3) Dragues du ministère, *Progress, Ottawa* et *International.*

Quantité enlevée: 114,491 verges cubes. (1) 19,402 verges cubes de sable à 12 centins, mesure prise sur les chalands. (2) 57,929 verges cubes à 15 centins, mesure prise sur les chalands, ainsi que 2,113 verges cubes à 10 centins. (3) 35,047 verges cubes par les dragues du ministère. Charrroyage, de 1½ à 2 milles. (1) Montant payé à l'entrepreneur, $2,328.24; (2) $8,583.70.

L'ouvrage a été commencé le 3 mai et complété le 18 septembre 1913. Profondeur au-dessous de zéro: (1) 5 pieds; (2) 8 à 11 pieds; (3) 4 pieds. But des travaux: creuser un chenal de 4 pieds de profondeur pour le flottage des billots, et un chenal dans l'embranchement est de la rivière afin d'avoir 8 pieds d'eau aux quais de chargement.

RIVIÈRE VERTE.

Rive est.

La rivière Verte traverse la paroisse de l'Isle-Verte, comté de Témiscouata, pour se jeter dans le fleuve Saint-Laurent, à ¾ de mille environ à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte.

Afin de faciliter l'écoulement des eaux durant les inondations du printemps, le chenal de la rivière a été creusé. La quantité de déblai enlevé par le creusage à la pelle et par le charroyage était d'à peu près 5,000 verges cubes. L'ouvrage a été fait à la journée, durant les mois de juillet, août et septembre.

Dépense totale: $1,499.60.

Rive ouest.

Au cours de l'exercice financier, afin de faciliter l'aterrissage des bateaux employés à l'exploitation des herbes marines dans la rivière Verte, le chenal de la rivière a été creusé en avant du quai. Les cailloux obstruant le chenal ont été enlevés au moyen d'explosifs et le délai fut employé pour réparer le remplissage en terre du quai. On a employé environ 5,500 pieds m.p. de madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur pour lambrisser la partie de la face extérieure du quai. L'ouvrage a été fait au cours des mois de septembre et octobre. Dépense totale, $1,499.81.

L'ouvrage a été fait à la journée.

ROBERVAL.

Quai et plan incliné.

La ville de Roberval, dans le comté de Chicoutimi, est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean et est le chef-lieu du comté de Lac-Saint-Jean. C'est le centre de la navigation sur le lac et on y compte une population de 3,000 âmes.

Pendant l'exercice dernier, le coin nord-est du quai a été exhaussé de deux pieds. Le plan incliné qui avait 35 pieds sur 10 a été renouvelé, et un plan incliné mobile a été placé. La surface du large a été lambrissé. Le plancher et les soliveaux, sur une étendue de 400 pieds sur 30 pieds ont été renouvelés. Le plan incliné sur le côté nord, qui causait de l'obstruction a été rempli. Tout le lambrissage sur le côté nord du quai a été renouvelé. L'entrepôt et la salle d'attente ont été réparés, et les abords conduisant au quai ont été améliorés.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $5,800.60.

Brise-lames.

Pendant l'exercice dernier, on a continué la construction du brise-lames en avant du havre de Roberval. L'ouvrage fait est comme suit:—

1. La partie construite en 1913 a été exhaussée par deux rangs de pièces de bois, sur une longueur de 430 pieds et une largeur de 14 pieds au sommet.

2. Le bout de terre a été complété, sur une longueur de 230 pieds, une largeur de 14 pieds au sommet et une hauteur moyenne de 5½ pieds.

3. Le bout du large a été complété sur une distance de 240 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur moyenne de 5 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Montant dépensé, $4,004.09.

Dragage.

Le dragage dans le havre de Roberval a été fait par la drague du gouvernement, *Lac Saint-Jean.*

Le but de cet ouvrage est d'agrandir le havre qui était devenu trop petit pour abriter tous les vaisseaux qui viennent s'y réfugier pendant les grosses tempêtes.

On a dragué une superficie de 60,000 pieds carrés jusqu'à une profondeur de 7 pieds au-dessous de l'eau basse.

La drague a été mise en opération le 24 juin et l'ouvrage s'est continué jusqu'au 22 novembre.

Les déblais enlevés se composent de glaise et de sable, et forment une quantité de 19,642 verges cubes.

RUISSEAU-À-LA-LOUTRE.

Ruisseau-à-la-Loutre, une petite rivière dans le comté de Rimouski, se jette dans le Saint-Laurent à environ 25 milles en bas de Matane. Il forme une anse qui sert de havre aux pêcheurs et à l'expédition du bois sur les marchés européens. Le bois est chargé à bord des navires mouillés à l'extérieur, au moyen d'allèges.

C'est un nouvel établissement très prospère, où l'on trouve une scierie considérable.

Le 15 octobre 1912, un arrêté du Conseil a été passé autorisant les transactions suivantes en rapport avec les améliorations au havre du Ruisseau-à-la-Loutre:—

1. Le paiement de la somme de $50 au gouvernement de Québec, pour l'emplacement de grève sur lequel existe un quai, et celle de $25 pour les lettres patentes du susdit emplacement.

2. Pour l'achat au prix de $1,200 d'un quai et d'un abord appartenant à François St-Gelais.

Pendant l'exercice 1913-14, le quai a été réparé et une partie, qui avait été emportée quand la chaussée s'est brisée, a été reconstruite et un prolongement de 100 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur et 22 pieds de hauteur a été construit.

Montant dépensé, $4,288.33.

RUISSEAU-LEBLANC.

Ruisseau-LeBlanc, dans le comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la Baie des Chaleurs à environ 9 milles à l'ouest de Bonaventure et appartient à la paroisse de Saint-Charles de Caplan.

C'est un des meilleurs lieux de pêche de la baie, avec plus de quarante bateaux engagés dans cette industrie.

Il y a un brise-lames sur le côté ouest du ruisseau, composé comme suit: Un ouvrage de protection sur le rivage, de 80 pieds de longueur sur 10 pieds de largeur; puis le brise-lames proprement dit, de 375 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, et tournant dans une direction sud-est, sur une longueur de 125 pieds et une largeur de 20 pieds.

Le brise-lames n'était pas suffisant pour servir d'abri et empêcher l'accumulation du sable à l'entrée du ruisseau, et pendant l'exercice 1913-14, un autre brise-lames a été construit sur le côté est, de 400 pieds de longueur, du rivage, sur 12 pieds de largeur, en ouvrage en fasiines chargé de pierres. Une tête de quai de 80 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, a aussi été construite en caissons à parements ouverts.

Montant dépensé, $4,984.99.

SAINTE-ADÉLAIDE DE PABOS.

Sainte-Adélaïde de Pabos, communément appelée Petit-Pabos, est une paroisse importante du comté de Gaspé.

Pendant le dernier exercice financier, l'extrémité extérieure du quai a été prolongée de 100 pieds, tandis qu'à l'extrémité près du rivage, une longueur de 60 pieds a été construite pour y remplir un espace vacant.

Dépense totale: $6,485.

SAINT-ANDRÉ.

Saint-André est situé sur la rivière du Nord, à 3¼ milles de la rivière d'Ottawa. Population, 700 âmes. C'est le centre d'un district agricole prospère qui expédie des bestiaux, du beurre et du fromage. Pendant la saison de navigation, toute marchandise venant ici est expédiée par la route de la rivière.

La drague *Nipissing* a travaillé du 5 août au 27 septembre, creusant un bassin à chaque bout du quai et améliorant le chenal de la rivière du Nord en bas du quai. Trois coupes ont été pratiquées près du quai formant un total de 209 pieds de longueur sur une largeur de 23 pieds. Deux coupes de 240 et 283 pieds de longueur sur 23 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 7 pieds ont été pratiquées à travers la batture en bas des rapides, afin de redresser le chenal et faciliter la navigation. La machine à laver les pierres, du ministère, a été employée sur ces travaux pour environ une semaine et à peu près 75 verges de cailloux ont été enlevées.

On a enlevé 4,545 verges d'argile dure et de cailloux, mesure prise sur les chalands, et on a déposé ces déblais dans l'eau profonde à 4 et 6 milles de là.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

La rivière Sainte-Anne se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité ouest du village de Sainte-Anne-des-Monts, l'une des plus anciennes et des plus importantes

paroisses de la péninsule de Gaspé, à 57 milles en bas de Matane, la station de chemin de fer la plus rapprochée. On trouve plusieurs scieries en pleine activité à Sainte-Anne-des-Monts.

Au commencement du dernier exercice financier, on a réparé la superstructure du quai, sur une longueur de 150 pieds, et on a lambrissé cette partie endommagée avec une palée en pilotis. Ces dommages avaient été causés par l'insuffisance de lest.

Dépense, $3,378.34.

SAINTE-ANNE-DU-SAGUENAY.

Sainte-Anne-du-Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, est située vis-à-vis la ville de Chicoutimi; cette paroisse compte 2,000 habitants.

Un bateau fait toutes les heures le service de la traverse entre Chicoutimi et le quai de Sainte-Anne. C'est un district agricole important.

Pendant l'exercice dernier, une addition de 116 pieds de longueur, 26 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur a été construite sur le côté ouest du vieux quai. C'est une construction en pièces de bois rond ordinaire, bien remplie avec de la pierre, lambrissée avec des madriers de 4 pouces, et avec un plancher en madriers de 3 pouces.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé, $7,562.59.

SAINT-ANTOINE.

Sainte-Antoine, comté de Verchères, se trouve sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 7 milles au sud-est de la station de Contrecœur, sur le chemin de fer Montréal, Québec et Sud, et à 15 milles au nord de Saint-Hilaire. Le village de Saint-Antoine possède un bureau de poste, une église, trois magasins, une hôtellerie de tempérance, une charronnerie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres et le téléphone. 1,500 habitants.

On a commencé, ici, la construction d'un quai dans le mois d'octobre dernier; l'entrepreneur est O. Paul, de Sorel et le montant approprié, $9,400.

Ce quai, une fois parachevé, sera comme suit:—

(*a*) Une tête de quai construite en caisson rempli de pierre, de 96 x 32 pieds et de 17 pieds de hauteur; elle aura 7 pieds sous l'eau à l'eau basse.

(*b*) Des abords avec remplissage de pierre, avec un talus en pierres perdues posées à la main, sur chaque côté, ayant une pente de 1 dans 1 pouce, une longueur de 200 pieds et 18 pieds carrés au sommet.

A la fin de l'exercice, 90 pour cent de l'ouvrage a été fait, pour lequel le montant de $9,100 a été alloué à l'entrepreneur; la somme de $8,190 lui fut payée.

Le transport étant difficile, il a été impossible d'avoir toute la pierre requise sur les lieux avant la disparition des chemins d'hiver. Le parachèvement des abords requérant 40 toises de pierre de plus que la quantité sur les lieux, complétera les travaux. On estime que l'entrepreneur finira ce quai vers la fin du mois de juin prochain.

Les travaux sont temporairement suspendus.

Dragage.

Pendant l'été de 1913, le ministère a fait exécuter des travaux de dragage près de Saint-Antoine en deux endroits différents.

A.—Vis-à-vis la propriété C. Colette.

Cette propriété est située à 1½ mille en bas ou au nord de l'église paroissiale.

Du 16 mai au 20 juin, la drague du ministère *N° 119* ou *Richelieu* a enlevé 8,895 vergse cubes (mesure de chaland) d'argile et de cailloux pour faire un bassin de 8

pieds, de 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. La drague a été employée pendant 226 heures d'ouvrage actuel. Les déblais ont été transportés à ½ mille de distance; les tranchées ont 22 pieds de largeur, 1½ à 10 pieds de profondeur; et une avance totale de 1,430 pieds.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accostage des vaisseaux pour charger le foin et les autres produits de la ferme.

M. Colette a donné gratuitement au gouvernement pour l'usage du public le droit de passage entre le chemin du roi et le site du dragage.

B.—Vis-à-vis la propriété A. Marchesseault.

Cette propriété est située immédiatement en bas ou au nord de la propriété C. Colette.

Du 23 juin au 14 juillet, la drague du ministère, *N° 119* a enlevé 6,243 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de cailloux pour faire un bassin de 8 pieds sur une longueur de 400 pieds et une largeur de 80 pieds. La drague a été employée pendant 129 heures d'ouvrage réel; les déblais ont été transportés à ½ mille de distance. Les tranchées ont 22 pieds de largeur, de 2 à 8 pieds de profondeur, sur une distance avancée de 1,090 pieds.

Le but du dragage est de faciliter le chargement des produits de la ferme sur les vaisseaux.

M. Marchessault a donné gratuitement le droit de passage au public à partir du chemin du roi jusqu'au site du dragage.

SAINT-ANTOINE (STATION).

La gare de Saint-Antoine est située sur le chemin de fer, Québec, Montréal et Sorel, quatre milles à l'ouest de Contrecœur. On l'appelle aussi la Pointe-Dansereau.

Un site a été choisi sur la rive de l'emplacement portant le n° 267 du cadastre, dans la première concession de la paroisse de Contrecœur, pour un quai ainsi construit:—

1. Une tête de quai en caissons ayant 50 pieds de longueur sur 30 de largeur et une hauteur de 14 pieds dont 8 sous l'eau;

2. Des abords en pierre de 215 pieds de longueur sur 18 de largeur au sommet, avec des pentes de 1 dans 1 pouce sur chaque côté.

On a commencé les travaux au commencement de septembre et ils ont été finis en novembre; l'ouvrage a été fait à la journée.

Afin de mettre ce quai en bonne condition pour le trafic, environ 2,000 pieds de route allant au chemin du roi devra être nivelée et macadamisée.

Dépenses: $4.698.80.

SAINT-CHARLES-BORROMÉE.

Saint-Charles-Borromée, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur la rive sud de la Grande-Décharge du lac Saint-Jean, à environ 21 milles en haut de Chicoutimi. C'est une paroisse agricole importante d'environ 800 habitants.

Pendant l'exercice dernier, le plancher et les soliveaux de deux quais ont été réparés. On a enlevé le plancher et les soliveaux des plans inclinés, sur une étendue de 80 sur 32 pieds, et les espaces ont été remplis avec de la terre et de la pierre. Des pilotis ont été enfoncés au côté nord dans le but d'ériger un entrepôt dessus.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé: $627.73.

SAINTE-CLOTHILDE.

Sainte-Clothilde de Châteauguay, village et paroisse dans le comté de Châteauguay, est situé sur la petite rivière Norton, à 2 milles de Holton, et à 9 milles de Saint-

Rémi, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), deux magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie et trois fromageries, avec, à Saint-Rémi, le service des messageries et du téléphone, et à Sainte-Martine, chef-lieu du comté, des succursales de banque. Population de la paroisse, 1,000 âmes.

Les travaux entrepris par le ministère en ce lieu, consistent dans l'approfondissement de la petite rivière Norton, afin d'agrandir le lit de la rivière pour permettre un écoulement plus considérable des eaux, durant les crues de printemps, et dessécher 18,000 acres de terres connues sous le nom de Grand-Marais, lesquelles sont recouvertes d'eau presque toute l'année.

Ce creusage, qui est exécuté dans le roc, aura 4 pieds de profondeur, 60 pieds de largeur et 3,450 pieds de longueur. Pendant la saison, on a pratiqué une tranchée de 540 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et d'environ 3·5 pieds de profondeur, formant 4,725 verges cubes de déblais qui ont été déchargés le long de chaque côté du cours d'eau. On estime qu'un tiers de tout l'ouvrage est actuellement complété et que 20,000 verges cubes de roc ont été enlevées.

L'ouvrage a été fait à la journée. Dépense totale: $4,491.78.

SAINTE-CROIX.

L'ouvrage fait à Sainte-Croix, dans le comté de Lotbinière, durant l'exercice dernier, afin de nettoyer le site et les alentours du prolongement qu'on propose de faire au quai, consista à enlever des cailloux et des grandes pierres qui sont actuellement sur les lieux. Ces travaux couvrent une étendue de plus de 83,000 pieds carrés s'étendant de la ligne de la mer basse des grandes marées jusqu'au bout du quai qui a été complété en 1912.

Le prolongement projeté s'étendant 350 pieds aura une longueur de chemin de 300 pieds sur 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit ordinaire de 1 dans 10. Les 50 pieds additionnels formeront un "L" s'étendant vers l'est, au bout du chemin. Pour les deux structures, une bande de terrain de 36 pieds de largeur sur 400 pieds de longueur a été nettoyée à partir de l'extrémité du quai actuel dans une ligne droite jusqu'à la ligne d'eau basse des grandes marées, ainsi qu'une étendue de 10,000 pieds carrés sur le site de l'"L" ou le bout extérieur, et pour les abords de l'est et du nord-est. Des petits récifs qui se trouvaient au bord de l'eau basse ont été aplanis.

En rapport avec le prolongement projeté, le site de la tête du quai et les abords de l'est, environ 89 toises de gros cailloux, dont plus de la moitié mesurent de 5 à 10 verges cubes, ont été enlevées au moyen d'explosifs, brisés avec une masse et charroyés à une distance de 300 à 500 pieds. Une certaine quantité a été employée pour de l'ouvrage en pierre perdue le long de la fondation de la structure actuelle, à l'est où l'affouillement se produit; les plus lourdes pierres ont été placées à une courte distance à l'est du site du prolongement devant servir comme brise-lames contre la mer qui se brise avec une force terrible, à cet endroit durant les tempêtes de l'est et du nord-est.

Les abords sur le côté est ont aussi été travaillés sur une étendue de 50,000 pieds carrés; là et ailleurs, 235 toises de pierres et cailloux de plus petites dimensions ont été cassés mais non enlevés; ils seront probablement emportés par la glace au printemps, sinon, ils seront employés à la construction d'un talus en pierre perdue pour protéger la fondation de la nouvelle structure.

Le coût du minage, du brisement, de l'enlèvement et du charroyage de 89 toises de cailloux sur le côté est du quai et du prolongement projeté est évalué à $778.75 la toise; pour briser 235 toises laissées sur le terrain, $1,175. Dépense totale, $1,953.75.

ST-CUTHBERT.

St-Cuthbert est un village situé dans le comté de Berthier, à 2 milles de la gare de St-Cuthbert sur les chemins de fer du Pacifique, et du Canadian Northern Quebec.

On y trouve un bureau de poste, plusieurs moulins à scie, à farine et à cardes, et 14 magasins.

Pendant la dernière session, il a été voté une somme de $1,000 pour la construction de deux brise-glace en béton armé, dans la rivière Chicot, à un mille du village de St-Cuthbert. Le but de ces brise-glaces est de protéger le pont public pendant la crue dss eaux au printemps et à l'époque de la flottaison des billots.

Les dimensions de ces brise-glaces, mesure prise au sommet, sont les suivantes:—

1er. 20 pieds par 4½ pieds par 7 pieds de hauteur.

2. 20 pieds par 4½ pieds par 14 pieds de hauteur.

Les faces extérieures ont un fruit de 1 dans12.

Les travaux commencés dans le cours du mois d'août ont été complétés en octobre.

Dépense, $1,026.35.

SAINT-DENIS.

Saint-Denis, comté de Saint-Hyacinthe, est un village florissant situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 18 milles de Saint-Hilaire, et à 7 milles de Contreiœur, station du chemin de fer Montréal et Sorel. Le village possède un bureau de poste, une église catholique, un couvent, un hôpital, 8 écoles primaires, un collège commercial, une banque, une banque d'épargnes, dix magasins, une hôtellerie, des moulins à scie et à farine, six beurreries et fromageries, trois manufactures de voitures, trois manufactures de portes et châssis, un atelier de marbrier, une succursale de banque (provinciale) et le téléphone. 870 habitants.

Le quai sur pilotis, construit en 1909, consiste en:—

1. Un brise-glace construit en caisson à parements fermés de 14 pieds sur 32 pieds et 5 pouces.

2. Une tête de 75 x 32 pieds 5 pouces, établie à 19 pieds 3 pouces de haut dans 9 pieds d'eau de profondeur à l'étiage.

3. Un abord en enrochements de 56 à 82 pieds de longueur et 35 de largeur avec talus de 1 dans 1, ménagés en pierres perdues.

4. Un entrepôt de 20 x 24 pieds érigé à l'intersection d'aval de la tête et de l'abord.

Les réparations suivantes ont été complétées pendant le mois d'été: un prolongement de 30 x 20 pieds a été construi au nord du vieux quai sur pilotis; élargissement des abords jusqu'au prolongement; agrandissement de 12 x 20 pieds de l'entrepôt; un trottoir en béton jusqu'au quai, 100 x 4 pieds.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépenses, $3,342.01.

SAINT-ÉLOI (Pointe-à-la-Loupe).

Saint-Eloi, village deservi par la poste, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 17 milles en bas de la Rivière-du-Loup. Les habitants au nombre de 1,000, s'occupent particulièrement à l'agriculture, mais la pêche des herbes marines constitue l'une des principales ressources de la région, et pour faciliter son commerce, on construisit en 1909 un débarcadère à Saint-Eloi.

Pendant l'exercice dernier, la superstructure du quai a été exhaussée et nivelée.

A l'extrémité du large on a exhaussé le quai sur une longueur de 130 pieds, en ajoutant trois rangs de pièces de parement avec traversines et longrines. Le remplissage a été fait avec de la pierre à lest, et le sommet a été couvert d'un plancher en madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur.

Vers l'extrémité du rivage, la superstructure a été exhaussée d'un pied; la surface a été finie au moyen de petites pierres et de sable. Du lambrissage en épinette a été posé sur chaque côté du quai.

Le chemin conduisant au quai, une distance de 300 pieds, a été exhaussé de 2 pieds avec une couche de gravier.

Ces travaux ont été faits durant les mois de juillet, août et septembre.

SAINTE-ÉMILIE.

Diverses réparations au quai dans le but de le préparer pour l'ouverture de la navigation, ont été faites au printemps; on a aussi construit un hangar à marchandises, mobile, solide et de première classe, de 16 sur 18 pieds, avec 12 pieds de hauteur en avant et 10 en arrière, et un toit plat en pente de 18 sur 20 pieds, couvert avec de la tôle ondulée et galvanisée; ce hangar est peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

On a réparé le vieux hangar, sur l'extrémité du large du quai en le transformant en salle d'attente sur l'extrémité de terre. Les deux édifices, pour les matériaux et la main-d'œuvre, ont coûté $182.45.

Afin de construire le chemin en caissons en cèdre, 61,666 pieds M.P. de cèdre scié et équarri ont été achetés à $22 le mille et livrés au quai de Sainte-Emélie. Total, $1,356.65.

Comme l'affouillement s'était produit, l'année dernière, le long des abords sur la grève et afin d'empêcher qu'il s'en fasse davantage, ce printemps, environ 12 toises de pierre à lest ont été charroyées sur la glace, en mars, et posées en pierre perdue le long de la grève à la ligne d'eau haute.

SAINT-FÉLICIEN.

Saint-Félicien, dans le comté de Chicoutimi, est la paroisse agricole la plus importante du district du lac Saint-Jean. Il est situé sur le côté ouest de ce lac, à 18 milles en bas de Roberval. Population, environ 1,800 âmes.

Pendant l'exercice dernier, le plancher et les soliveaux du quai, sur une étendue de 3,605 pieds, ont été entièrement renouvelés. Des poteaux d'amarrage et des pièces de couronnement ont été renouvelés et l'entrepôt a été réparé.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé, $789.66.

Dragage.

Le dragage fait dans le chenal de la rivière avait pour but d'enlever des déblais jetés pardessus bord qui nuisent à la navigation. La drague du gouvernement, *Lac St-Jean*, a été mise en opération le 28 mai et le dragage a été continué jusqu'au 19 juin.

Quantité draguée: 885 verges cubes.

SAINTE-FÉLICITÉ.

Sainte-Félicité, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 11 milles à l'est de Matane.

C'est un district agricole où l'on fait aussi l'exploitation du bois de commerce. On y trouve une scierie et une beurrerie.

Le 5 octobre 1912, un arrêté du Conseil autorisa l'acceptation de la soumission de Misael Bernachez, de Montmagny, pour la construction d'un débarcadère en ce lieu, devant être établi en encaissement à claire-voie; d'une longueur de 440 pieds et d'une largeur de 22 pieds, en sus d'une pile d'avant de 100 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur construite en encaissement à parements jointifs, et à fruit de 1 dans 12.

L'ouvrage a été fait pendant l'exercice 1913-14, complètement terminé et rempli de pierre. Les 440 pieds d'ouvrage en caissons à paremnts ouvrts ont été lambrissés avec du madrier de 3 pouces.

Montant dépensé, $14,779.19.

SAINT-FRANÇOIS-DU-LAC.

Saint-François-du-Lac, chef-lieu du comté de Yamaska, est situé sur la rive de la rivière Saint-François, à 9 milles en amont de son embouchure dans le lac Saint-Pierre. C'est une station du chemin de fer Québec, Montréal et Sud. 700 habitants. Le village possède un bureau de poste, deux lignes de téléphone, une église (catholique romaine), un couvent, trois magasins généraux et trois épiceries, une briquetterie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres, une manufacture de bassines métalliques pour le fromage. Le bureau d'enregistrement est situé dans ce village, et la cour de Circuit y tient ses assises. Le sources minérales Abénakis, un établissement sanitaires très fréquenté, se trouvent sur cette rivière, à environ 3 milles en aval du lac Saint-François-du-Lac. Tout le district environnant est riche en produits agricoles; on y exporte du foin, du beurre, du fromage, des bestiaux, de la brique, et du bois de pin.

Le quai de rive de Saint-François-du-Lac, construit en 1908-09, comprend:—

1. Une pile d'avant sur pilotis de 21 pieds de largeur et de 142 pieds de longueur à sa face extérieure, dont le tronçon d'amont de 48 pieds de longueur a été établi à 13 pieds 2 pouces de hauteur au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et le reste de l'ouvrage sur une longueur d 94 pids, à 9 pieds 4 pouces, lequel servira aux phases des basses eaux. La tête du quai est protégée par un brise-lames de 30 x 25 pieds en encaissement à pièces de parement jointives, lequel on a immergé dans 8 pieds d'eau et établi à 16 pieds 7 pouces au-dessus de zéro de l'échelle d'eau; on trouve 8 pieds de profondeur d'eau le long de la pile d'avant.

2. Une chaussée d'accès en enrochements et en terres de 800 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur.

Le 18 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $80, et le 4 février 1914, on a reçu l'autorisation de dépenser $30 à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 15 juillet, 1913, et a duré, avec des interruptions, jusqu'au 16 février. Il consiste à renouveler le couronnement sur 100 pieds de longueur qui avait été brisé et emporté par la glace, à enlever une couche de sable et de vase de 4 pouces déposée sur le quai par la grande mer, à placer, au printemps de 1913, l'entrepôt qui avait été enlevé pour la saison de la grande mer et à enlever, en février 1914, cet entrepôt afin de le placer dans un endroit sûr pour la saison des grandes mers.

On a employé dans l'exécution de ces travaux environ 500 pieds B.M. de bois.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $110.

Dragage.

Le chenal Brisebois est un embranchement de la rivière Saint-François. Entre Pierreville et le fleuve Saint-Laurrnt, la rivière Saint-François se divise en plusieurs chenaux, dont le chenal Brisebois. C'est sur ce chenal que se trouvent les fameuses sources minérales d'Abénakis.

Du dragage fut fait dans ce chenal pour permettre aux bateaux de se rendre aux sources qui sont très populaires.

Les travaux furent exécutés par la drague du ministère, *St. Louis,* aidé du remorqueur *Daisy.* L'ouvrage fut commencé le 26 juillet et continué jusqu'au 3 septembre 1913. Il consistait dans l'enlèvement de 2,186 verges cubes, mesure de chaland, et de 4,817 verges cubes, mesurées sur place, ce dernier montant a été jeté à côté de la tranchée.

Largeur de la tranchée, 35 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 7 pieds.

Les substances draguées sont du sable et de la glaise.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, dans le comté de Chicoutimi, est un centre agricole d'environ 1,200 habitants où se fait aussi le commerce du bois. Il est situé à 9 milles en bas de Chicoutimi, sur la rive nord de la rivière Saguenay.

Pendant l'exercice dernier, les réparations et les améliorations suivantes ont été faites au quai:

Un chemin de voiture de 440 pieds de longueur sur 6 pieds de largeur a été placé dans le centre du quai. Le vieux plan incliné à l'extrémité du large, qui avait 23 pieds sur 9 pieds, a été rempli; un nouveau plan incliné de 15 sur 50 pieds a été construit le long du côté ouest du quai, et un petit entrepôt de 8 sur 16 pieds a aussi été construit.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé, $1,205.84.

Dragage.

Pendant l'exercice financier, la somme de $1,485.55 a été dépensée pour continuer un petit chenal à Saint-Fulgence, depuis le quai jusqu'à la ligne de l'eau basse.

Le dragage a consisté dans une tranchée de 30 pieds de largeur par une profondeur moyenne de 3 pieds. Sur les 300 pieds, il a fallu miner 125 pieds, le fond étant trop dur pour être entamé par la drague.

On a aussi dragué quelque peu le long du débarcadère du quai.

On a enlevé 1,500 verges cubes (mesure de chaland) de deblais qui ont été transportés avec des chalands; cette quantité a été vérifiée par des sondages pris après le dragage.

L'ouvrage a été fait au moyen d'une grue à vapeur à laquelle était adapté un système de drague *Orange Peel.*

Le but de ce dragage est de permettre au petit bateau, qui fait le trajet deux fois par jour, entre Saint-Fulgence et Chicoutimi, d'accoster au quai à mi-marée.

SAINT-GABRIEL DE BRANDON.

Saint-Gabriel de Brandon, comté de Berthier, est un village assez important situé le long du lac Maskinongé, sur la ligne du Pacifique-Canadien, à 24 milles de Joliette. On y compte un bureau de poste, 2 églises (épiscopalienne et catholique romaine), 4 hôtels, 18 magasins, 1 tannerie, 1 briqueterie, 1 fabrique de portes et de châssis et plusieurs moulins à scie et à farine. Il y a aussi dans ce village une banque, des bureaux de télégraphe et de messagerie. Population du village, 820 habitants; de toute la paroisse, 3,500 habitants.

Sur la rivière Maskinongé, entre St-Gabriel de Brandon et Saint-Charles de Mendeville, il y a un pont très exposé aux avaries causées par les inondations et les glaces en dérive au printemps. A sa dernière session, le Parlement a voté une somme de $2,000 pour construire deux brise-glace afin de protéger ce pont qui est le principal chemin de communication du nord au sud dans cette région.

Les dimensions de ces brise-glace sont de 6½ pieds par 20 pieds par 10 pieds de hauteur, avec un fruit de 1 dans 12.

L'ouvrage fut commencé au mois de juin et complété au mois de novembre.

Dépense: $1,252.29.

SAINT-GÉDÉON.

Saint-Gédéon, dans le comté de Chicoutimi, est un des villages les plus importants du lac Saint-Jean et est situé sur le côté sud du lac, près de l'embouchure de La-Petite-Décharge. Population, 1,500 habitants.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $813.36 a été dépensée pour enlever au moyen d'explosifs un récif qui se trouvait dans le chenal conduisant au quai de Saint-Gédéon et qui était très dangereux à mer basse.

L'ouvrage a été fait à la journée.

SAINT-GEORGES DE MALBAIE.

L'anse de Saint-Georges de Malbaie se trouve vis-à-vis l'église de Saint-Georges de Malbaie, dans le centre de la paroisse, à 6 milles au nord-ouest de Pointe-Saint-Pierre, et à 9 milles au sud-est de Douglastown, exposant environ 15 milles de côte aux vents du nord et de l'est; de sorte que, durant les tempêtes, les pêcheurs sont obligés de se réfugier à Gaspé, à moins qu'ils ne montent que de petites embarcations qui peuvent être halées facilement à sec pour la nuit.

Afin d'offrir un meilleur refuge en ce lieu, on a commencé, le 10 octobre 1911, la construction d'un brise-lames constitué par des caissons isolés et disposés à 20 pieds d'intervalles. Trois caissons, ayant 45 pieds à la base, ont été construits et finis jusqu'au couronnement. Cette petite partie du brise-lames offre déjà un abri avantageux contre toutes les tempêtes.

Dépense: $3,899.70.

SAINT-GODEFROY.

Saint-Godefroy, comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs.

C'est une paroisse importante d'environ 2,500 habitants, qui s'occupent particulièrement de l'industrie de la pêche. L'agriiulture y est aussi florissante.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1913-14, en ce lieu, ont consisté dans les réparations urgentes du quai.

Dépense: $60.03.

SAINT-JEAN-DESCHAILLONS.

Les abords du quai, le long de la falaise, construits sur des chevalets, en 1908-09 pour besoins immédiats, sur le quai latéral, ont été entièrement démolis et une autre construction pour le même but a été reconstruite sur le sommet du mur de soutènement, sous la falaise.

Le mur de soutènement étant 10 pieds plus haut que le quai latéral, a dû être exhaussé pour atteindre la hauteur supplémentaire requise pour être relié avec les abords par dessus la falaise.

La quantité suivante de bois a été employée dans la nouvelle construction, à part le bois de service qu'on a trouvé dans les vieux chevalets.

Cèdre équarri de 10 sur 18 pouces	55,800	m. p.
Pin de la Colombie-Anglaise, 12 sur 12 pouces	9,500	"
Epinette rouge de 3 pouces	8,400	"
Madriers de pruche de 5 pouces	935	"
Merisier noir	150	"

Les sept caissons de support pour les chevalets ont été commencés en 1912 et terminés en 1913 pour recevoir et supporter le bois pour le passage reliant le quai; ce dernier a dû être exhaussé (sur une pente au bout de terre) sur une longueur de 108 pieds, une largeur de 14 pieds et une hauteur de 9 pieds aux endroits les plus élevés. On ajouta à ceci un caisson à parements ouverts du même bois et sur des chevalets, sur le quai latéral, mesurant 30 pieds sur un côté 42 pieds sur un autre et 43½ pieds sur le troisième côté avec une hauteur de 14 à 20 pieds; de ce dernier côté les abords

sont construits formant une plate-forme spacieuse sur laquelle il y a de l'espace suffisant pour la circulation.

Le chemin sur chevalets proprement dit est complété sur une longueur de 208 pieds avec un plancher de 12 pieds de largeur en madriers d'épinette rouge, des soliveaux et des supports en pin de la Colombie-Britannique, des gardes-corps de 6 sur 8 pouces avec des poteaux carrés, de 470 pieds de longueur, tous soigneusement enlevés des vieux chevalets et replacés sur le neuf; on employa aussi 21 poteaux en fonte de 1½ pouce de diamètre vissés dans des plaques de fer, et des chaînes-gardes ont été placées sur l'intérieur du quai exhaussé, sur une longueur de 216 pieds; un ouvrage en caissons à parements ouverts, de 24 sur 20 pieds et 12 pieds de hauteur, a été ajouté à un grand caisson à l'extrémité supérieure du chevalet, à l'extrémité est du quai; une structure temporaire en vieux bois (d'épinette), de 80 sur 20 pieds a été érigée entre le dernier caisson et le devant de la falaise pour établir une communication avec le chemin public.

En tout, on a posé du plancher en madriers neufs d'épinette rouge, de 12 sur 360 pieds de longueur, à part le plancher temporaire.

Comme on l'a déjà dit, tout le vieil ouvrage en chevalets a été enlevé, un travail dur et long, toutes les pièces de bois étant boulonnées avec soin.

On n'a employé que du cèdre et du pin de la Colombie-Britannique dans l'ouvrage permanent, et quand la peinture à l'épreuve de l'eau a été employée on l'a employée en abondance afin de préserver le bois.

Une très grande proportion de bois employé dans le vieux chevalet qui avait été construit en 1908-09, était trop détérioré pour être employé dans le nouvel ouvrage; c'était de l'épinette.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI.

Le village de Saint-Jean-Port-Joli, dans le comté de l'Islet, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en bas de Québec.

Les grandes marées atteignent une hauteur de 21 pieds, et les mortes-mers, 13 pieds.

Les réparations suivantes ont été faites au quai durant l'exercice finissant le 31 mars 1914:—

A l'extrémité du rivage, sur une longueur de 73 pieds, le quai a été démoli sur toute sa hauteur et rebâti avec des matériaux neufs. Cette partie a une largeur de 18 pieds, et la hauteur moyenne est de 20 pieds.

De plus, sur une longueur de 93 pieds, le quai a été rebâti à une hauteur de 10 pieds.

A l'extrémité du large, le plancher et les soliveaux furent renouvelés sur une longueur de 110 pieds.

Deux cents pieds linéaires de pièces de couronnement ont été renouvelés.

L'ouvrage ci-dessus a été fait à la journée, durant les mois de juillet, août et septembre.

Dépense totale: $4,293.97.

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté ouest du lac Saint-Jean. Sa population est d'environ 2,000 habitants dont la plupart s'occupent de l'agriculture. C'est la place la plus importante de la région.

Pendant l'exercice dernier, le quai a été reconstruit à l'extrémité de terre, sur une longueur de 240 pieds, une largeur de 21 pieds et 4 rangs de hauteur.

On a construit une addition à la tête du quai, de 51 pieds sur un côté, 70 pieds sur l'autre, 30 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 24 pieds. C'est une struc-

ture en pièces de bois rond ordinaire, remplie de roche, couverte et lambrissée avec des madriers de 3 pouces. Les bouts des traversines se projetant en dehors sont protégés par des défenses en bois franc de 10 sur 10 pouces carrés.

L'ouvrage a été fait à la journée. Montant dépensé: $5,599.19.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, chef-lieu du district d'Iberville, est une charmante ville dans la provinio de Québec, située sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal. La ville possède les édifices de la cour de district et d'enregistrement de comté, trois églises (catholique romaine, épiscopalienne et méthodiste), le siège de la banque de Saint-Jean, les bureaux de la banque Nationale, de la banque des Cantons de l'Est, de la banque des Marchands, douze hôtelleries, et environ 100 magasins. 6,410 habitants.

En 1909 et 1910 quand le ministère fit faire le dragage de la rivière, il devint nécessaire de construire un pont roulant dans le centre du pont de trafic Jones, afin de permettre le passage de la drague et des rémorqueurs en bas de l'emplacement du pont Jones.

On a réparé ce pont roulant en renouvelant deux soliveaux et le plancher sur une surface de 70x20 pieds et de 3 pouces d'épaisseur.

Dépenses: $185.00.

SAINT-JOSEPH DE SOREL.

Saint-Joseph de Sorel est un village et aussi une paroisse dans le comté de Richelieu et sur le chemin de fer "South Shore"; il est situé sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité sud-ouest du lac St-Pierre et est le port d'escale des bateaux de la compagnie de Navigation Richelieu et Ontario. Le village possède un bureau de poste et les ateliers du ministère de la Marine et des Pêcheries pour la construction et la réparation des vaisseaux et des barges du gouvernement; ces ateliers emploient 700 ouvriers. Il contient aussi une église (catholique romaine) 4 magasins, 2 scieries et moulins à farine. Population, 1,400.

Le quai public de Saint-Joseph de Sorel se compose de:

1. Une tête de quai de 72 pieds et 3 pouces sur 46 pieds et 2 pouces construite d'une substructure en pilotis jusqu'à 2½ pieds audessus du zéro de l'échelle d'étiage et d'une superstructure en caisson à parements clos, dont le plancher se trouve à 12½ pieds au-dessus du niveau d'eau basse; la face extérieure est dans 12 pieds d'eau.

2. Des abords en caisson à parements fermés de 110 pieds et 4 pouces à 119 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur.

3. Des abords en pierre de 74x18 pieds avec les côtés à pierres perdues et pente de 1 dans 1.

L'ouvrage fait sur ce quai, durant les mois d'octobre et novembre consiste en la construction d'un entrepôt de 25x18 pieds, y compris une salle d'attente de 6x18 pieds, sur le côté nord de la tête du quai. Afin de permettre un accès facile à cet entrepôt, une plate forme a été construite à l'interseition du nord-ouest de la tête du quai et des abords, formant un espace de plancher triangulaire de 10 pieds le long des abords et 10 pieds de longueur le long de la tête du quai; des petites réparations ont été faites au plancher.

Dépense totale: $496.08.

SAINT-LAMBERT.

Saint-Lambert, comté de Chambly-Verchères, se trouve sur le Saint-Laurent et sur le chemin de fer du Grand Tronc; il est situé à 6 milles de Montréal et est joint avec cette ville par le pont Victoria. C'est une jonction des chemins de fer du Grand-Tronc, de l'Intercolonial, Québec, Montréal et Sud et du Vermont-Central. Cette ville

possède quatre églises (méthodiste, épiscopalienne, presbytérienne et catholique romaine), douze magasins, une scierie, une succursale de la banque de Toronto, le service du télégraphe, et des messageries, une école supérieure et une école primaire. Population de la paroisse, 1,500 âmes.

En 1901, le ministère des Travaux public a fait construire une digue de protection de 630 pieds de longueur, avec un trottoir de 5 pieds de largeur sur le sommet.

Dans les mois d'août et septembre, les soliveaux et le plancher entier de ce trottoir ont été renouvelés, le travail étant à la journée. Dépense: $877.12.

SAINT-MAJORIQUE.

Saint-Majorique est le nom d'une grande paroisse située sur le côté nord du bras nord-ouest du havre de Gaspé, à l'embouchure de la rivière Dartmouth. C'est le terminus de tout le trafic qui se fait par le chemin littoral pour les habitants échelonnés le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent et de la rive nord de l'entrée de la baie de Gaspé.

En septembre 1911, on a commencé la construction d'un chemin et d'une levée d'accès au chenal principal qui mène à l'embouchure de la rivière Dartmouth, à partir de Saint-Majorique.

On a érigé un remblai de 210 pieds sur un clayonnage établi dans le vieux lit de la rivière. On a construit deux culées de 20 x 25 pieds pour y appuyer une travée en bois de 35 pieds, de façon à relier en un seul corps cet ouvrage et la levée. En outre, on a construit une autre levée de 300 pieds de longueur sur le côté sud du vieux chenal, pour atteindre un fond solide sur lequel on pourra établir d'autres ouvrages au printemps.

Pendant l'exercice de 1912-13, on a prolongé de 1,525 pieds la levée nord à partir de la rive nord et vers le chenal principal de la rivière Dartmouth.

Dans le cours du dernier exercice financier, la levée nord a été prolongée de 273 pieds, et un tronçon, de 80 pieds de longueur, a été construit depuis le niveau moyen de l'eau haute en continuant vers le pont. Des pilotis ont été enfoncés de chaque côté du chenal principal, formant une longueur totale de 250 pieds.

Dépense: $6,751.20.

SAINT-MARC.

(*Entre Saint-Antoine et Saint-Marc.*)

Les habitants disséminés sur la rive ouest de la rivière Richelieu, entre les villages de Saint-Antoine et de Saint-Marc, ont demandé au ministère des Travaux publics de leur venir en aide dans l'érection d'un quai sur la rivière, pour lequel ils ont dépensé déjà la somme de $500.

Il a été démontré, en réponse à un rapport daté du 8 octobre 1812, que le transport de foin et autres produits agraires en ce lieu, autorisait cette demande, et on vota la somme de $250 pour aider à l'exécution de cet ouvrage en 1912.

Au cours du mois d'octobre, cette année, on a commencé à réparer les dommages causés, le printemps dernier, par la glace. Comme les pilotis de la face d'en avant étaient trop distancés, il a été nécessaire de les lambrisser horizontalement à l'intérieur afin de retenir le remplissage.

L'intérieur a été rempli de pierre et nivelé au niveau du chemin public.

Cet ouvrage a été exécuté à la journée au coût de $352.96.

SAINT-MATHIAS.

Saint-Mathias, dans le comté de Rouville, est situé à 3 milles de Richelieu, une gare sur le chemin de fer *Central Vermont*. Il possède un bureau de poste, une église

(catholique romaine), 1 magasin et 1 scierie. Population, 300 âmes; de la paroisse, 800 âmes.

Le quai à Saint-Mathias se compose comme suit:—

1. Une tête de quai, construite en caisson à parements fermés, de 76 sur 25 pieds et 9 pieds au-dessus le niveau de l'eau à mer basse.

2. Des abords en pierres perdues posées à la main, de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur.

Le plancher, ayant une étendue de 1,900 pieds carrés, a été complètement renouvelé avec des madriers de 3 pouces; les talus en pierres perdues des abords a été réparé, du côté sud, et le chemin conduisant au quai a été couvert avec du gravier.

Ces travaux ont été exécutés à la journée au coût de $434.18.

SAINT-MATHIEU.

Saint-Mathieu, comté de Rimouski, est situé à 4 milles au sud de la station de Saint-Simon, c'est une paroisse importante ayant une population d'environ 1,500. L'agriculture et le commerce du bois sont les principales industries de l'endroit. Il y a deux scieries, une fabrique de beurre et une fabrique de boîtes à beurre.

Il y a deux lacs séparés par une bande de terrain marécageux; le lac de l'ouest ou lac supérieur a environ quatre milles de longueur; le lac inférieur a 1½ mille. La décharge de ces deux lacs est connue sous le nom de rivière Saint-Simon et passe par Saint-Fabien, près de la station de l'Intercolonial. Un peu de dragage dans la rivière et entre les deux lacs donnera une profondeur d'eau de 3 pieds, ce qui sera suffisant pour le flottage du bois.

En 1913-14, la bande de terre entre les deux lacs a été draguée sur une longueur de 400 pieds et une largeur de 30 pieds et une profondeur de 4 pieds, donnant une superficie de 13,200 pieds ou 1,955 verges cubes. L'entrée de la rivière a aussi été draguée sur une longueur de 900 pieds par une largeur de 35 pieds et une profondeur moyenne de 4 pieds, donnant une superficie de 31,500 ou 4,666 verges cubes.

Dépenses: $4,804.89.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 15 milles en bas de Québec.

Le village offre un site tout à fait pittoresque, qui est très fréquenté l'été. Le caboteur à vapeur *Champion* y fait escale deux fois par jour donnant ainsi toutes les facilités pour transporter les produits agricoles.

Les grandes marées atteignent ici une hauteur de 21 pieds, et les petites marées 13 pieds.

Le quai public de Saint-Michel a 1,100 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, avec une pile d'avant de 50 x 40 pieds.

Les travaux exécutés à Saint-Michel au cours de l'exercice dernier consistent en des réparations générales au quai.

On a employé 25,000 pieds m.p. de madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur pour renouveler le plancher du quai, et 30,000 pieds m.p. de madriers semblables pour renouveler le lambrissage sur les deux côtés. On a remplacé aussi les soliveaux du plancher par 135 pieds en cèdre de 14 pieds de longueur, et de 8 x 10 pouces. Vingt défenses, de 18 pieds de longueur et de 12 x 8 pouces, et quatre poteaux d'amarrage, de 12 pieds de longueur et de 14 pouces carrés, furent renouvelés. Les pièces de couronnement, de 10 x 12 pouces, ont été remplacées sur une longueur de 1,500 pieds.

Le hangar érigé sur l'extrémité du large du quai a été lambrissé, du côté du nord-est, sur une étendue de 350 pieds carrés, avec de la planche d'épinette de 1½ pouce.

Le plan incliné du bout extérieur qui avait été endommagé par la glace, l'hiver dernier, a été complètement réparé. Ces travaux ont été exécutés du 5 juin au 22 septembre.

Dépense totale, $2,499.68.

SAINT-OMER.

Saint-Omer, dans le comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, à 42 milles à l'est de Matapédia.

C'est une paroisse prospère d'une population de fermiers, pour la plupart. Un bateau transportant les passagers fait un service entre Saint-Omer et Dalhousie, deux fois la semaine.

Pendant l'exercice 1913-1914, le plancher et le lambrissage du quai ont été renouvelés à plusieurs endroits.

Montant dépensé, $139.89.

SAINT-OURS.

Saint-Ours, une ville incorporée dans le comté de Richelieu, est située à deux milles de la gare de Saint-Roch, sur la ligne riveraine du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cette ville possède une église (catholique romaine), dix magasins, une fabrique de voitures, une fromagerie, une fabrique de charrues et un moulin à scie. 900 habitants.

Le quai construit à Saint-Ours en 1910 comprend un ouvrage sur pilotis de 151 pieds de longueur, pourvu d'un brise-glace de 19 pieds, 3 pouces, et disposé en quai des basses eaux, de 109 pieds 3 pouces de longueur, et en quai des hautes eaux de 23 pieds 3 pouces. L'ouvrage a été établi dans le sens de la rive, dans 8 pieds d'eau de profondeur sur toute la longueur de sa face extérieure; et l'espace derrière la quai a été remblayé.

Au cours de l'exercice financier, un entrepôt de 50 x 20 pieds avec un plancher de 6 pouces en béton, a été construit en vertu d'un contrat entre le ministère et Gouin et Papillon, pour la somme de $2,000.

L'ouvrage a été complété et le plein montant payé.

Dépense, $2,000.

SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS.

Saint-Pierres-les-Becquets, comté de Nicolet, village desservi par la poste, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 4 milles de Batiscan sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, et à 10 milles à l'est de TroisRivières. Le village possède une église (catholique romaine), dix magasins, deux hôtelleries de tempérance, un moulin à carder, deux moulins à scie, quatre moulins à farine, une manufacture de conserve de tomate, un couvent avec 70 élèves et le service du télégraphe et des messageries. Papulation de la paroisse, 1,900 âmes.

Le quai construit au pied du chemin d'accès à la rivière comprend:—

Une pile d'avant sur pilotis de 82 pieds 6 pouces de longueur et de 41 pieds de largeur au sommet, protégée par un brise-glace à fruit de 1½ dans 1; un abord sur pilotis de 60 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, protégé par un brise-glace d'un bout à l'autre; une chaussée d'accès en enrochements de 85 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur avec talus empierrés de 1¼ dans 1.

A la dernière session du Parlement, la somme de $900 a été votée pour réparer le quai. Le 10 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 5 août et complété le 12 septembre. Il consista à réparer une partie du plancher et une partie du brise-lames, à niveler les abords et à réparer le talus en pierre perdue sur les deux côtés des abords.

On employa dans l'exécution de ces travaux environ 13 toises de pierre, et 12,167 pieds M.P. de bois.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $899.04.

Dragage.

Du dragage fut fait à cet endroit pour creuser un chenal à partir du quai jusqu'au chenal principal, à travers une batture de 3,000 pieds de largeur.

L'ouvrage fut fait par la drague du ministère *N° 23,* assistée du remorqueur *Fashion.* L'ouvrage fut commencé le 11 août et continué jusqu'au 22 novembre 1913. On a enlevé 51,891 verges cubes, mesure de chaland, ou 25,794 verges, mesurées sur place par un arpentage fait après l'exécution des travaux. Profondeur moyenne de la tranchée, 7 pieds 3 pouces. Largeur de la tranchée, 4 pieds 5 pouces.

Profondeur finie, 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau.

Les substances draguées sont du tuf, de la glaise, du sable et des cailloux.

SAINT-ROCH.

Saint-Roch de Richelieu est un village situé dans le comté de Richelieu, sur la rivière du même nom, vis-à-vis de Saint-Ours, et à 11 milles en haut ou au sud de Sorel. La station du chemin de fer Québec, Montréal et Sud est à 2 milles de ce village. On y compte une église catholique, 6 magasins, une fabrique de voitures, une briqueterie, une manufacture de châssis et de portes, des fromageries, des moulins à farine et à scie. Population, 1,015 habitants.

Du 2 juin au 16 juillet 1913, la drague du ministère, *N° 121* ou *Saint-Louis,* a complété le bassin de 8 pieds, commencé l'année précédente vis-à-vis de la briqueterie. On a dragué environ 12,516 verges cubes de glaise; les déblais ont été transportés et déchargés à une distance de ½ mille. La drague a été employée pendant 328½ heures d'ouvrage réel. Les tranchées ont 18 à 30 pieds de largeur, 3 à 12 pieds de profondeur, sur une distance totale avancée de 1,751 pieds.

Ce bassin, de plus de 500 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur, est d'un grand avantage pour les navigateurs de l'endroit.

SAINT-ROCH DES AULNAIES.

Saint-Roch des Aulnaies est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de l'Islet, à 77 milles en bas de Québec.

Du 5 juin au 6 septembre, de l'exercice dernier, les travaux suivants ont été exécutés au quai de Saint-Roch des Aulnaies:

La partie supérieure du plancher a été renouvelée avec environ 13,500 pieds m.p. de madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur.

Quatre poteaux d'amarrage en béton ont été construits aux endroits indiqués. Pour protéger les voitures, une bordure en béton de 12 pieds carrés a été placée sur les deux côtés des abords en pierre, sur une longueur de 230 pieds

La chaussée de ces abords a été réparée et améliorée au moyen d'un lit de béton, de 4 pouces d'épaisseur, pour lequel l'on a employé 575 sacs de ciment. La route conduisant au quai a été aussi réparée.

Le montant dépensé: $1,499.74.

SAINT-ROMUALD.

Saint-Romuald, comté de Lévis, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 3 milles en haut de Québei.

Pendant la dernière saison, la somme de $1,498.95 a été dépensée pour enlever les cailloux près du quai à Saint-Romuald.

SAINT-TIMOTHÉE.

Saint-Timothée, un village dans le comté de Beauharnois, est situé sur le Saint-Laurent et sur le chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, à 5½ milles de Valleyfield. Population de la paroisse, 2,104 âmes.

Le quai du ministère a été construit en partie en 1889 et en partie en 1899. Il consiste en:

1. Des abords de 237 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, construits de pierre et de terre couvertes avec dugravier.

2. Une tête de quai de 100 x 24 pieds, submergée dans 7 pieds d'eau à l'étiage.

3. Un prolongement extérieur de 100 x 44 pieds construit en 3 caissons de 25 x 20 pieds chacun, placés à 20 pieds l'un de l'autre avec la face extérieure à 44 pieds du caisson intérieur.

Des réparations urgentes ont été faites en septembre en attendant que les soliveaux soient renouvelés en même temps que le posage d'un nouveau plancher, tel que proposé pour le prochain exercice.

L'ouvrage a été exécuté à la journée et au coût de $50.

SAINT-VALIER.

Le village de Saint-Valier, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles en aval de Québec.

Pendant l'exercice dernier, les réparations considérables suivantes ont été faites au quai de Saint-Valier.

Environ 1,990 pieds linéaires de longrines et de traversines ont été remplacées par de l'épinette de 12 pouces de diamètre; 12,900 pieds m.p. d'épinette de 12 pouces carrés ont été employés pour remplacer les pièces de parement qui étaient usées; les pièces de couronnement ont été renouvelées en employant 3,600 pieds m.p. d'épinette de 10 x 12 pouces; le plancher a été aussi réparé sur une étendue de 4,200 pieds carrés, avec des madriers d'épinette de 3 pouces. On employa environ 7,207 pieds de bois franc pour le lambrissage; la plate-forme à lest a été remplacée sur une longueur de 540 pieds linéaires, et quatre poteaux d'amarrage ainsi que deux échelles ont été renouvelés et placés dans des endroits plus convenables.

Dépense: $2,199.92.

SAINTE-VICTOIRE.

Sainte-Victoire est le nom d'un village et d'une paroisse dans le comté de Richelieu. Le village est situé à 6 milles de la station de Saint-Robert, et à 8 milles de Sorel. Il possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), quatre magasins, un moulin à farine et un moulin à scie. Village et paroisse, 1,532 habitants.

Le ministère a passé un contrat, le 3 avril dernier, avec Gouin et Papillon, de Saint-Ours, pour la construction du quai au prix de $6,996. Le quai se compose de:—

1. Une tête en caisson rempli de pierre, de 44 x 30 pieds et de 17 pieds de hauteur; ceci comprend un brise-glace, submergé dans 8 pieds d'eau à mer basse.

2. Une pile d'avant en pilotis de 50 x 20 pieds et de 12 pieds de hauteur, placée dans la direction du courant et adjacente à la tête du quai.

3. Des abords en pierre, avec une pente de 1 dans 1, à chaque côté, de 75 x 32 pieds au sommet.

4. Un terrain sur le rivage, de 100 x 50 pieds, et un chemin de 247 x 30 pieds conduisant au chemin public.

Le contrat a été complété à la satisfaction du ministère, et un décompte final a été accordé aux entrepreneurs pour le plein montant.

Dépense, $7,233, y compris le salaire de l'inspecteur.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique, un village et une paroisse dans le comté de Soulanges, est situé sur le fleuve Saint-Laurent; c'est une gare sur le Grand-Tronc, à deux milles de Coteau-Junction. Il possède un bureau de poste, 2 magasins, 2 hôtels et 1 bureau de télégraphe. Population, 400 âmes; de la paroisse, 1,000 âmes.

Le quai se compose de:—

(a) Une pile d'avant à caisson à parements fermés, de 132 pieds de longueur, 24 pieds de largeur, et submergée dans 9 pieds d'eau à mer basse.

(b) Des abords de 1,150 x 13 pieds construits sur des petits piliers avec substructure en caisson et superstructure en béton, placés à 20 pieds l'un à l'autre et reliés avec des poutres en I, de 42 livres et de 15 pouces, supportant le plancher.

Des réparations urgentes ont été faites au plancher au cours de l'été, en attendant le vote d'un gros montant qui sera accordé, le prochain exercice, pour la reconstruction en béton de la tête du quai.

L'ouvrage a été exécuté à la journée. Dépense, $147.25.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Le dragage dans la rivière Saguenay a été fait par la *Continental Dredging Co.* de Montréal avec la drague *Algonquin.*

L'ouvrage a été commencé le 5 juin et continué jusqu'au 4 juillet.

On a dragué sur les battures de Chicoutimi, et l'on a fait cinq tranchées, de 30 pieds de largeur par 4,500 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées. Les déblais enlevés comprennent 40,306 verges cubes (mesure de chaland) de glaise, mélangée d'un peu de sable et de quelques gros cailloux. Le prix du dragage était de 32½ centins par verge cube.

Le but de ce dragage est de permettre aux steamers d'un fort tirant d'eau de se rendre au quai de Chicoutimi en aucun temps de la marée.

SAULT-AU-MOUTON.

Sault-au-Mouton est une partie de la paroisse de Mille-Vaches et est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 39 milles de Tadoussac. Il y a une scierie appartenant à la compagnie Iberville Lumber qui emploie à peu près 75 personnes. C'est une des meilleures place de la rive nord pour le commerce du bois.

Pendant l'exercice dernier, afin de faciliter l'approche au quai de la compagnie Iberville Lumber, la somme de $587.75 a été dépensée pour enlever les cailloux qui se trouvent dans le voisinage.

L'ouvrage a été fait à la journée.

SOREL.

Sorel, ville incorporée et chef-lieu du comté et du district de Richelieu, se trouve sur la rive droite de la rivière Richelieu, à la tête du lac Saint-Pierre, sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 52 milles au nord-est de Montréal, et à 33 milles de Saint-Hilaire.

Sorel possède une usine à gaz, une usine à l'étricité, un aqueduc, un palais de justice, une prison, une magnifique place de marché, des manufactures d'engins, de chaudières, de machines pour moulins, de scies, de poêles, d'instruments aratoires, de grilles pour les chaudières de bateaux à vapeur, de portes et de châssis de fenêtres, des tanneries, des briqueteries, trois imprimeries de journaux anglais et français, trois succursales de banques, douze hôtelleries, des églises (catholique romaine et anglicane), un beau collège catholique, une école modèle protestante, un couvent, un hôpital, un orphélinat, le service du télégraphe, du téléphone et des messageries, et environ cinquante magasins. 9,000 habitants.

Quai des hautes eaux.

Le ministère a commencé des réparations considérables au quai, au cours de l'été. La pièce de couronnement, sur le côté du Saint-Laurent, une longueur de 600 pieds, a été renouvelée avec du sapin de la Colombie-Britannique; le bord du lambrissage vertical, de 1 pied de large sur 10 pouces d'épaisseur a été enlevé et remplacé par une longrine en sapin de la Colombie-Britannique de 600 pieds de longueur, et le tout a été couvert avec des plaques d'acier de ⅛ pouce d'épaisseur sur 4 pieds et sur une distance de 600 pieds. Le coin angulaire formé par la jonction du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu a été réparé et renforcé. Le quai a été rempli de nouveau jusqu'à une profondeur de 6 et 7 pieds sur le Saint-Laurent et la Richelieu. Cinq poteaux d'amarrage en fonte ont été posés dans du ciment, de 4x8 pieds et des réparations générales ont été faites au plancher.

Un hangar pour l'emmagasinage des outils, des cordes et des matériaux en général appartenant au ministère a été construit au coût de $522.00. Ce hangar est 30 x 20 pieds et a un toit plat et ondulé.

Ces travaux ont été exécutés à la journée. Dépense totale: $6,089.13.

STRATFORD-CENTRE (LAC AYLMER).

Stratford-Centre, est un village desservi par la poste, dans le comté de Wolfe, sur la rivière Maskinongé, à 6 milles ½ de Garthby, station du chemin de fer Québec-Central. Il se trouve à 11 milles du lac Weedon et à 14 milles de d'Israeli, et il a un port sur le lac Aylmer. Il possède une église, 5 magasins, une hôtellerie et 5 scieries. 800 habitants.

En 1911, un quai-débarcadère a été construit, sous contrat, sur le lac Aylmer, à Stratford. Il comprend:—

1. Une pile d'avant en encaissement à parements jointifs, rempli de pierres, de 40 x 40, de 10 pieds ½ de hauteur dans 4 pieds ½ de profondeur aux eaux ordinaires.

2. Un abord à piles et travées, de 308 pieds de longueur et 16 de largeur, composé de 11 piles en encaissement à parements jointifs, remplies de pierre, de 8 par 16 pieds, les travées ayant 20 x 16 pieds.

3. Une levée d'accès en pierre, de 194 pieds de longueur, 18 de largeur avec côtés à talus de 1 pour 1.

Le 8 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $220, à la journée, pour réparer le quai.

L'ouvrage a été commencé le 23 juin 1913, et complété le 27. Il consista à renouveler les pièces de couronnement sur une longueur de 113 pieds, à renouveler 1 soliveau de plancher, de 18 pieds de longueur, et 300 pieds carrés du plancher qui avaient été brisés par la glace et à niveler les abords en terre et en pierre avec de la pierre concassée.

On employa dans l'exécution de ces travaux, 1,803 pieds de bois et 50 verges cubes de pierre concassée.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $217.57.

TADOUSSAC.

Tadoussac, le chef-lieu du comté de Saguenay, est situé à l'embouchure de la rivière Saguenay. C'est une place d'été très fréquentée.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $1,899 a été dépensée pour la construction d'un entrepôt de 36½ pieds sur 24½ pieds et d'une salle d'attente. Un plancher a aussi été posé en avant du nouvel entrepôt, sur une étendue de 59 pieds sur 36 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée.

TROIS-RIVIÈRES.

La cité de Trois-Rivières sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, à 82 milles en bas de Montréal et 78 milles en haut de Québec. Population, 22,000 habitants.

Depuis 1882, plusieurs quais ont été construits, formant un front de 6,000 pieds avec une profondeur de 14 à 30 pieds au niveau d'eau basse.

Au quai Bureau, construit dans l'eau profonde en 1902-07, une batture s'est formée le long du quai par le courant venant du nouveau quai à charbon.

Du dragage a été exécuté par la drague *Ottawa* du ministère, du 13 au 25 octobre; durant ce temps, 7,280 verges cubes de sable a été enlevé. La drague *Progress* reprit l'ouvrage, le 27 octobre, et le compléta le 4 novembre durant ce temps, 5,000 verges cubes de sable, de brique et de fer en gueuse ont été enlevés.

Bassin d'abri.

L'espace entre le nouveau quai à charbon et le quai Bureau est réservé pour l'érection d'un bassin d'abri.

Les débris d'un petit quai à l'intérieur du bassin qui causaient une obstruction à la navigation ont été enlevés par les dragues *Ottawa* et *International* du ministère. On a creusé jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau d'eau basse. On a enlevé 4,109 verges cubes de sable, de billots et de pierres.

Quai.

Construction d'un quai en bois, d'un brise-glace, d'un terrassement de chemin de fer, remblayage, etc.

Ces travaux se trouvent dans la partie ouest du havre de la ville de Trois-Rivières, vis-à-vis le Moulin-à-Vent. Ils consistent dans la construction d'un quai en bois sur une longueur de 640 pieds; dans la construction d'un brise-glace, d'une longueur de 115 pieds, et l'exécution d'un terassement à partir de derrière le quai en bois jusqu'à la marque du niveau des hautes eaux; ce terrassement a une superficie de 600,000 pieds carrés.

Ces travaux sont faits à l'entreprise. Un contrat en date du 18 mai 1910, permettait la construction d'un quai en bois de 500 pieds de longueur, d'un brise-glace de 115 pieds de longueur, et d'un remblai mesurant 100 pieds de largeur au sommet; en arière du quai en bois et le long du brise-glace, ce remblai s'étend à partir de l'extrémité nord-ouest du brise-lames jusqu'à la ligne de l'eau haute; Le contrat comprenait un parement en pierres perdues, à partir du côté ouest du remblai sur une distance de 400 pieds à partir du brise-lames.

Le 24 janvier 1912, l'autorisation fut donnée de prolonger le quai en bois vers le nord-est par la construction d'un nouveau caisson de 140 pieds de longueur, formant une longueur totale de 640 pieds. Ces travaux sont faits par MM. Collins et Giroux, entrepreneurs. Le contrat original était de $142,900, on y a ajouté $25,493.03 pour le prolongement de 140 pieds et $300 pour le revêtement en pierres perdues à l'angle sud-ouest du quai en bois, formant un total de $168,693.03.

Le 31 mars 1914, tous les travaux en bois du quai étaient terminés, laissant seulement le remplissage en arière du quai et le long du brise-lames, ce qui représente 25,433 verges cubes de terre à 24 centins par verge, soit $6,104. Le coût de ces travaux pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1914, a été de $23,963.30.

Le 18 mars 1912, les mêmes entrepreneurs, MM. Collins et Giroux, obtinrent un contrat pour du remplissage additionnel, à partir du quai en construction jusqu'à la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, et pour un remblai pour l'embranchement du chemin de fer, mesurant 20 pieds de largeur au sommet, avec un revêtement en pierres perdues sur le côté est.

Ce contrat comprenait environ 160,000 verges cubes de remplissage, à 24 centins par verge cube et $1.50 par verge cube pour les pierres perdues.

Le 8 août 1912, MM. Collins et Giroux furent autorisés à faire 19,000 verges cubes de remplissage additionnel au prix net de $4,560, et, par un arrêté en Conseil du 2 août 1913, ils furent autorisés à remplir l'espace non mentionné dans les contrats du 18 mars et du 8 août 1912, à 24 centins par verge cube, entraînant une dépense d'environ $21,360. Ces deux contrats du 8 août 1912 et du 2 août 1913, avec le contrat n° 8776, couvrent tout l'espace entre le brise-glace, l'approche du chemin de fer, le quai en bois et la ligne des eaux hautes du fleuve Saint-Laurent, formant une superficie de 600,000 pieds carrés.

Ce remplissage fut commencé pendant l'été 1912, mais on ne fit que peu d'ouvrage pendant cette saison. Il fut repris le 24 juin 1913 et continué sans interruption jusqu'en octobre dernier lorsqu'il fut suspendu après un accident à la pompe. Il doit être terminé en 1914.

Le remblai fait en 1913-14, comprend 174,033 verges cubes, à 24 centins par verge, soit $41,667.92 et 5,039 verges cubes de pierres perdues, pour le remblai du chemin de fer, à $1.50 par verge, donnant un total de $7,558.50.

Le montant total des déboursés pendant 1913-14, a été de $77,303.60, comme suit:—

Construction, contrat 7784, et prolongement de 140 pieds au quai en bois	$23,963 20
Remplissage, contrat 8776, pierres perdues pour le remblai et extras	49,226 42
Personnel et dépenses courantes	4,113 98
Total	$77,303 60

THURSO.

Thurso, comté de Labelle, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa; sa population est de 700 habitants. Il y a une station du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui est à une distance de 30 milles de la cité d'Ottawa.

En 1913, le Parlement a voté une somme de $12,000 pour un quai public à cet endroit.

Le 16 octobre 1913, le ministère a acheté, de M. S. Campbell, pour la somme de $1,070, un emplacement pour y construire un nouveau quai.

Des plans et devis furent préparés pour une structure en caissons à parements ouverts, de 448 pieds de longueur, ayant un tirant d'eau de 9 pieds à l'extrémité extérieure, construit jusqu'à une hauteur de 16 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La tête du quai, de 112 x 48 pieds, devra avoir trois débarcadères protégés par un brise-glace. La partie du quai à haut niveau comprendra onze caissons et onze travées. de 16 pieds carré chacun, et se prolongeant de 32 pieds de manière à former le toit du hangar placé à bas niveau. La partie du quai, à bas niveau, aura de 16 à 24 pieds de largeur, 220 pieds de longueur, et sera construite en pierres perdues avec un remplissage en terre; la chaussée sur le sommet sera finie avec la pente requise jusqu'au chemin public; le tout formant un total de 400 pieds. Un hangar à haut niveau sera placé dans l'angle de la tête dn quai et des abords; et un garde-corps à deux lisses sera posé partout où c'est nécessaire.

Le 7 mars 1914, la soumission de MM. Alf. Bélanger et Cie, de Papinauville, P.Q., fut acceptée pour la construction du dit quai, d'après les prix d'unités mentionnés dans cette soumission, et formant une dépense totale de $12,178.10.

Le 14 mars, le tracé de la construction fut donné, et le 23, les entrepreneurs commencèrent la substructure d'une partie de la tête du quai s'étendant jusqu'au vieux quai. Cette substructure comprend deux piles en caissons à parements ouverts, ayant la forme d'un trapèze et les dimensions suivantes: pile de l'est, 50 pieds de longueur,

24 et 13 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur; pile de l'ouest, 50 pieds de longueur, 13 et 4 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur. Ces piles ont été complétées, remplies de lest et immergées dans la dernière semaine de mars.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Décomptes progressifs payés aux entrepreneurs..	$1,017 47
Inspection..	24 00
Propriété du quai..	1,070 00
Dépenses légales, annonces et impressions..	242 97
Total..	$2,354 44

Dragage.

La drague *Nipissing,* du ministère, a travaillé sur la rivière Ottawa, du 28 au 31 juillet, creusant un bassin en avant du nouveau quai projeté. Deux coupes de 140 et 287 pieds de longueur sur 23 et 20 pieds de largeur ont été creusées à une profondeur de 9 pieds.

On a enlevé 1,443 verges de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands, et on a déposé ces matériaux dans l'eau profonde à ½ mille de là.

TROIS-PISTOLES.

Pilier du sud.

Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, est un village important situé sur le chemin de fer Intercolonial, à 25 milles en aval de Rivière-du-Loup. Le pays avoisinant est fertile et le village florissant. Il est assez fréquenté comme station estivale. Le long de la rivière Trois-Pistoles, se trouve des scieries et un moulin à pulpe.

L'ouvrage fait à Trois-Pistoles au cours de l'exercice finissant le 31 mars, est comme suit:—

Les abords du pilier du sud qui avaient été construits, l'année dernière, en employant une pile de pierre sur laquelle on avait posé deux rangs de pièces de parement, des soliveaux et un plancher, ont été tellement endommagés pendant les tempêtes rigoureuses de l'automne de 1912, qu'on a dû démolir tout l'ouvrage.

Afin de rendre l'ouvrage permanent, les abords ont été reconstruits au moyen de caissons remplis de pierre, du roc jusqu'au sommet, d'une hauteur moyenne de 10 pieds, de 185 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur.

Comme la chaussée était étroite, des gardes-corps de 2½ pieds de hauteur, ont été placés sur les deux côtés. Le pilier du sud, commencé l'année dernière, a été parachevé en ajoutant environ 100 toises de pierre et en posant les soliveaux, le plancher et les pièces de couronnement. Le quai a 200 pieds de longueur et 22 piedss de largeur. Afin d'agrandir l'espace de plancher, on a construit un prolongement de 50 x 40 x 16 pieds. Un édifice de 24 x 14 pieds a été érigé sur le quai, avec deux compartiments: un hangar pour le fret et une salle d'attente. On a fait du dragage à la main pour enlever le sable au côté du nord-est du quai. Des cailloux ont été enlevés au moyen d'explosifs afin d'améliorer l'entrée du havre. On a remplacé huit poteaux d'amarrage sur le vieux quai et renouvelé le plancher sur une surface de 1,204 pieds carrés. Ces travaux ont été exécutés à la journée, du 5 mai au 1er novembre.

Dépense totale: $9,992.53.

Brise-lames.

Le brise-lames construit, il y a quelques années, en travers l'entrée du havre, n'ayant qu'une largeur de 18 pieds à la base, était exposé à être renversé et détruit par

la pression de la glace. Afin de contrecarrer l'action de la glace d'un côté seulement, on a dû allonger le brise-lames des deux bouts.

Au cours de l'exercice de 1913, on a commencé la construction de deux caissons de 100 pieds de longueur et ayant 20 pieds de largeur à la base. A cause du manque de montant voté, l'ouvrage n'a pas pu être parachevé. Durant l'exercice finissant le 31 mars 1914, les travaux ont été complétés en ajoutant 4 pieds à la hauteur de ces caissons; on a rempli le tout avec de la pierre à lest jusqu'au sommet de l'ouvrage et lambrissé les faces extérieures avec de l'épinette de 5 pouces d'épaisseur, et s'étendant du sommet jusqu'au fond des caissons.

L'ancienne construction a été exhaussée de 1½ pied et nivelé sur une longueur de 300 pieds.

De la pierre pesante a été placée le long de la surface extérieure des nouveaux caissons afin d'empêcher l'affouillement du fond. Des cailloux épars obstruant le libre accès au havre ont été enlevés au moyen d'explosifs.

L'ouvrage a été exécuté à la journée, du 23 juin jusqu'au 7 octobre.

Dépense totale: $2,500.

VALIN-CARIBOU.

Rivière Valin-Caribou est une partie de la paroisse de Sainte-Anne et est situé sur la rive nord de la rivière Saguenay, à environ 3 milles en bas de Chicoutimi. Il y a une fromagerie et une scierie, et un bateau-traversier fait le service deux fois par jour, entre cet endroit et Chicoutimi.

Pendant l'exercice dernier, la somme de $743.28 a été dépensée pour acheter l'emplacement pour le quai et du bois pour la construction du dit quai.

VALLEYFIELD.

Valleyfield, est une ville incorporée sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Beauharnois, à la tête du canal de Beauharnois et au pied du lac Saint-François; c'est un port de douane et d'escale pour les bateaux à vapeur du Saint-Laurent. C'est aussi une station sur le *New York Central,* et sur la ligne sécondaire d'Ottawa à Swanton, du chemin de fer du Grand-Tronc, à 9 milles de Saint-Louis, à 5 milles de Coteau-Landing (comté de Soulanges) et à 50 milles au sud-ouest de Montréal. 10,000 habitants.

En 1912, un caisson à parements fermés, de 200 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur, a été construit sur la baie et placé à 15 pieds du rivage et parallèle à celui-ci.

L'ouvrage exécuté dans le cours de l'été consiste en la construction d'un prolongement au bout du sud du quai, de 50 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 17 pieds de hauteur, et rempli en pierre.

Un hangar ouvert de 30 x 20 pieds a aussi été construit au coût de $620; ce hangar servira pour la marchandise et les passagers.

Ces travaux ont été terminés dans mars et ont été exécutés à la journée.

Dépense totale: $2,372.20.

VERCHÈRES.

Verchères, village du comté de Verchères, est située sur le fleuve Saint-Laurent et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 21 milles de Montréal. Il possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), douze magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie, deux manufactures de bois et de fer, un succursale de banque, un collège, un couvent, cinq fabriques de chaloupes et le service du télégraphe et des messageries . 750 habitants.

Le quai public de Verchères, construit en 1903-5, comprend:—

1. Un avant-massif de 97½ x 41 pieds (un brise-glace incliné à 1½ dans 1 non compris), établi à 21 pieds 5 pouces de hauteur dans 9 pieds 5 pouces de profondeur à l'étiage.

2. Un abord sur pilotis de 224 x 20 pieds, flanqué d'un brise-glace sur toute sa longueur.

3. Un abord en enrochements de 133 x 20 pieds, à talus ménagés à 1 dans 1, de chaque côté et recouverts de pierres perdues.

4. Un hangar mobile de 50 x 20 pieds.

La pression de la glace, le printemps dernier, emporta les abords sur pilotis sur une longueur de 90 pieds, leva le brise-glaces le long des abords et endommagea l'avant-massif. Des nouveaux abords ont été construits avec 90 toises de pierre, avec talus à pierres perdues et remplissage en sable faisant en tout des abords de 223 pieds de longueur. Le brise-glace, le long du reste des abords a été réparé ainsi que le plancher et le muraillement de l'avant-massif.

Ces travaux ont été exécutés à la journée au coût de $1,642.13.

VERDUN.

Verdun, comté de Jacques-Cartier, est une ville incorporée, située au sud-ouest de la ville de Montréal, et qui a pour ligne de démarcation vers Montréal, la prise d'eau de l'aqueduc, à 1 mille de la gare de Saint-Paul sur le chemin de fer du Grand-Tronc. La ville possède quatre églises (catholique romaine, anglicane, presbytérienne et méthodiste), plusieurs magasins, une buanderie considérable, une glacière, une hôtellerie, un asile d'aliénés (protestant), une succursale de banque et un grand séminaire. Un bateau-traversier fait le service entre Verdun et La-Tortue, sur le côté sud du Saint-Laurent, et la ville communique avec Montréal par un tramway électrique. 18,000 habitants.

Le nouveau quai, à Verdun, construit en 1913 comprend:

1. Une pile d'avant à caisson à parements fermés et remplie en pierre de 90 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et de 13 pieds de hauteur, submergée dans 8 pieds d'eau à mer basse.

2. Des abords en pierre de 90 pieds de largeur sur 30 pieds de longueur au sommet, avec talus en pierres perdues et une pente de 1 dans 1.

3. Un chemin de 25 pieds de largeur s'élevant de 1 dans 10, suivant la pente de la rivière jusqu'au chemin public, le tout avec talus en pierres perdues de 1 dans 1.

Du 1er juin jusqu'au 30 août, la tête du quai a été lambrissée verticalement à l'extérieur avec du madrier de 3 pouces, et le dedans rempli de pierre couverte avec de la pierre feuilletée prise dans le rivage. Le chemin conduisant au quai a aussi été amélioré.

Ces travaux ont été exécutés à la journée au coût de $2,565.67.

BAIE VICTORIA.

Le quai de la baie Victoria est situé à la tête de cette baie, dans le comté de Compton, sur le côté ouest du lac Mégantic, à 7 milles par le chemin et 3 milles par eau de la ville de Mégantic, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Ce quai sert aux gens du village de Harsboro et des alentours qui voyagent par eau jusqu'au lac Mégantic.

Le 8 juillet 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $310 pour des réparations et des améliorations au quai, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 3 septembre et a duré, avec des interruptions, jusqu'au 30 octobre 1913. Il consista à renfermer une partie de l'abri actuel afin de protéger les marchandises contre les orages et pour être aussi employé comme salle

d'attente, à faire un talus en pierres perdues au côté nord des abords et à niveler ceux-ci avec du gravier.

On employa dans l'exécution de ces travaux, 2,500 pieds m.p. de bois, 83 livres de fer et 15 charges de pierre et de gravier.

Dépense pendant l'exercice 1913-14, $306.12.

VILLE-MARIE.

Ville-Marie, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté est du lac Timiskaming, ayant une population de 850 habitants. C'est le siège du district judiciaire.

Vieux quai.

Pendant la dernière saison de la navigation, M. Jas. McGregor a été employé pour réparer certaines parties du plancher du vieux quai, lorsque c'était nécessaire. L'ouvrage pour lequel on avait autorisé un montant de $250.00, fut commencé le 21 avril et continué de temps à autre jusqu'à la fin de novembre.

Quai neuf.

Le 28 mars 1913, un contrat a été adjugé à M. R. Brewder pour la construction d'un ouvrage en pilotis, pour la somme de $17,971.93. L'ouvrage commencé le 7 avril ne fit que peu de progrès pendant l'été, et fut discontinué le 6 novembre, à cause de la rareté du bois dans la localité à cette époque. On a repris les travaux au commencement de janvier, et au 31 mars 70 pour 100 de l'ouvrage était complété. Le 15 mai 1913, un montant additionnel de $400.52 fut autorisé pour un prolongement de 24 pieds linéaires, afin de réduire la pente naturelle de la côte du chemin.

La tête de quai en pilotis mesure 145 pieds carrés, elle est immergée dans 10 pieds d'eau, au niveau minimum de l'eau (élév. 583.5) et s'élève à une hauteur de 8½ pieds au-dessus de ce niveau. Les abords du quai ont 32 pieds de largeur, 408 pieds de longueur et sont placés dans le centre de la rue Sainte-Anne. Ils sont construits de manière à réduire la pente brusque du terrain. Un garde-corps, en tuyaux de fer forgé de 3 pouces est placé sur les deux côtés des abords du quai. Un hangar à fret de 48 x 96 pieds avec des murs de 16 pieds, plusieurs plans inclinés et des défenses complètent la tête du quai.

Dépenses jusqu'au 31 mars	$14,632.14
Inspection	680.58
Réparations du vieux quai	257.00
Total	$15,569.81

Dragage.

La drague *Queen* du ministère a travaillé à Ville-Marie, sur le lac Timiskaming, du 4 août au 27 octobre, creusant un chenal et un bassin de virage conduisant au nouveau quai à cet endroit, et consistant en deux coupes de 800 pieds de longueur sur 30 de largeur, six coupes de 300 pieds de longueur sur environ 100 de largeur et en un bassin en avant du quai de 300 pieds de longueur sur 300 de largeur à la face du quai et 100 pieds à l'extérieur, creusé à une pente de 573.5.

On a enlevé 15,910 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, et on l'a déposée dans l'eau profonde à 2 milles de là. D'après les relevés faits sur la glace en 1912 et 1914, la quantité s'élevait à 15,154 verges; la proportion d'expansion est donc de 5 p. cent seulement. De ces matériaux, 670 verges ont été excavées en dessous de la pente.

YAMASKA (rivière).

La rivière Yamaska a sa source dans le comté de Brome et, après un cours de plus de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. La construction d'une écluse et d'un barrage, en 1882, à deux milles au-dessus du village de Saint-Michel d'Yamaska, a rendu la rivière navigable sur une distance d'environ 20 milles de l'embouchure. Ce chenal doit être maintenu par du dragage.

La drague du ministère *No. 106,* assistée du remorqueur *Mina G* y a commencé l'ouvrage le 29 mai et y a travaillé jusqu'au 3 juillet 1913, enlevant 10,244 verges cubes, mesure de chaland, pour faire une tranchée de 30 pieds de largeur et de 11,070 pieds de longueur.

Profondeur moyenne de la tranchée, 3 pieds 6 pouces.

Profondeur du chenal à eau basse, 8 pieds.

Les substances draguées sont du sable et de la glaise.

PROVINCE D'ONTARIO.

ANCONA.

Ancona, dans le comté de Victoria, est situé sur la rive sud du lac Sturgeon, à environ 4½ milles de Bobcaygeon, il y a une gare du Pacifique-Canadien. Il se trouve dans un centre agricole bien habité et prospère, c'est une plaie d'été très fréquentée.

On a donné l'autorisation de dépenser la somme de $3,800 pour la construction d'un quai, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 1er août et complété le 15 octobre et consista en la construction d'un quai ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton de 18 pieds de largeur au sommet et 60 pieds de longueur avec 7 pieds d'eau à l'extrémité du large; le tout est joint au rivage par des fortes approches en pierres de 50 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur, au rivage, et 24 pieds de largeur là où ils sont joints au quai.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $3,241.57.

ARMITAGE-LANDING.

Armitage-Landing, comté de Carleton, est un point de traverse, sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 3 milles du bureau de poste de Dunrobin et à 1½ mille de Breckenridge, sur l'embranchement Waltham du Pacifique-Canadien.

Un montant de $8,700 a été voté à la dernière session du parlement pour la construction d'un quai. Pendant l'année, des plans et un devis furent préparés et des soumissions furent demandées. Le contrat a été accordé, le 20 mars, à MM. McCool et Moffat, pour $10,033.50 approximativement, et, à la fin de mars, aucun ouvrage n'avait été fait.

La structure projetée sera en caissons à parements ouverts avec une approche en pierres perdues. Elle aura 456 pieds de longueur, avec 8 pieds d'eau à la face d'accostage. Elle sera construite à 8·5 pieds au-dessus du niveau de l'eau la plus basse, élévation 189. La tête du quai, aura 36 par 100 pieds, y compris un brise-glace, et consistera en trois piles en caissons, espacées de 16 pieds, et deux plates-formes. Le tronçon d'approche en caissons, aura 308 pieds de longueur et l'approche en pierres perdues, remplie de terre, aura 112 pieds de longueur; le tout aura 16 pieds de largeur. Lorsque le tout sera fini, il y aura un garde-fou à deux barres, sur les deux côtés de l'approche, un petit hangar à marchandises de 16 x 24 pieds, sur la tête du quai, et deux brise-glaces de 16 pieds carrés, en amont, afin de protéger le quai.

ARNPRIOR.

Arnprior est la principale ville du comté de Renfrew-sud, à l'embouchure de la rivière Madawaska, sur la rive sud du lac des Chats, qui est un élargissement de la rivière Ottawa. La population est d'environ 5,000.

Les défenses du coin du quai public ayant été arrachées de la structure en béton armé, par les bateaux, il devint nécessaire de les remplacer et d'améliorer les défenses et les moises. Au cours de la saison dernière le massif en béton fut posé pour recevoir deux défenses, au prix de $22.87.

Du 9 au 21 mars, les vieilles défenses en pin rouge ont été remplacées par six nouvelles défenses de 9 par 12 en orme des rochers, de 12 pieds de longueur; des moises des mêmes dimensions furent placées entre ces défenses. Dans la rangée supérieure, des moises ont été assujetties au béton avec des boulons de 1 par 22 pouces; dans la rangée inférieure, elles furent assujetties au moyen de collets en fer rond de 1 pouce.

On a aussi donné une couche de peinture aux défenses et aux moises.

Dépenses encourues jusqu'au 31 mars: $192.57.

ASH-RAPIDS (RAPIDES DES FRÊNES).

Les rapides des Frênes, district de Thunder-Bay et Rainy-River, sont situés à 22 milles au sud-ouest de la ville de Kenora, et raccorde le lac des Bois et le lac Shoal. La différence d'élévation entre ces deux lacs dépend beaucoup de la direction du vent.

La construction d'un barrage et d'une écluse aux rapides des Frênes, fut proposée, en vue d'aider à la navigation et au contrôle des niveaux des lacs.

Une inspection fut faite le 7 juin et un rapport ainsi qu'une estimation furent soumis le 12 juin 1913.

Comme le contrôle de ces eaux tombe sous la juridiction de la commission internationale des eaux limitrophes, il fut recommandé de ne pas entreprendre ces travaux jusqu'à ce que le niveau auquel doit être maintenu le lac des Bois fut déterminé.

BARRIE.

Barrie, dans le comté de Simcoe, est situé sur la baie Kempenfelt, un bras du lac Simcoe, à 65 milles au nord-ouest de Toronto. Population, 6,500 âmes.

On a accordé l'autorisation de dépenser la somme de $100 pour des réparations au quai, faites à la journée.

L'ouvrage dura du 15 au 22 août et consista à renouveler le pavé là où requis et à faire des réparations générales nécessaires aux soliveaux.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $98.

BARRY'S-BAY.

Barry's-Bay, comté de Renfrew-Sud, est situé sur le Grand-Tronc, et est le terminus de la navigation sur la rivière Madawaska. Population, environ 300.

On a commencé, le 19 août, l'ouvrage du prolongement et de l'amélioration du quai public, construit il y a neuf ans sur le bras de la rivière Madawaska. L'ouvrage fut discontinué le 11 novembre et sera terminé au printemps.

Une partie du caisson de 25 pieds par 25 pieds, à l'extrémité est du quai, fut exhaussée de 4 pieds et 6 pouces, et le reste fut exhaussé de 1 pied et 6 pouces; le plancher a aussi été renouvelé et l'approche en terre et pierres perdues a été changée pour un débarcadère à deux niveaux. Un prolongement en caissons de 12 pieds de largeur a été construit le long de la face et du bout du quai, 112 et 25.1 pieds, donnant à la tête du quai une largeur totale de 37 pieds. Un hangar à marchandises de 16 par 16 pieds a été construit sur le quai, avec accès sur les deux niveaux, qui sont maintenant à 6 et 9 pieds respectivement, au-dessus de l'eau basse, avec une profondeur d'eau minimum de 4½ pieds le long de la face de 112 pieds de longueur. Un ponceau a été construit pour drainer la chaussée, venant de la côte, à travers l'approche.

Dépenses encourues jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$1,840 34
Matériaux	1,130 87
Total	$2,971 21

BEAUMARIS.

Beaumaris, district de Muskoka, station estivale qui compte environ 1,000 habitants, est situé sur l'île Tondern, lac Muskoka, à environ 13 milles de Gravenhurst. C'est le centre des stations balnéaires et des clubs sportifs sur les lacs Muskoka. De 18 à 20 vaisseaux font escale en ce lieu durant l'été. Il y a un grand hôtel, Le Beaumaris, pouvant recevoir environ 300 hôtes, et aussi plusieurs cottages occupés en été.

Le 16 juin 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $20,000 pour l'exécution d'un quai neuf en ce lieu, laquelle avait été adjugée à la *Union Construction Co.,* d'Ottawa, pour le prix de $23,994.

Les travaux commencés en janvier 1912 furent complétés le 13 septembre 1913. Ils comprennent: des abords en pierre de 82 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; aussi un caisson de 50 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et deux caissons de 70 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, chacun, le tout construit en bois, rempli d'un lest de pierre et formant la substructure, sur laquelle est érigée une superstructure en béton. Le caisson de 70 pieds est construit sur une fondation en pilotis.

Le 2 février 1912, des instructions furent données de construire un petit débarcadère, pour lequel les entrepreneurs ont reçu une somme de $200.

Le 8 mars 1912, on autorisa la dépense d'un montant de $300 pour certains changements dans la méthode de placer les chapeaux des pilotis.

Le 20 août 1913, des instructions furent données de dépenser une somme de $400 pour certains changements dans la méthode de construire la superstructure du caisson extérieur de 70 pieds, en employant des poutres d'acier en double T, ce qui exigea un surcroît de matériaux et d'ouvrage.

Le 19 avril 1913, on a dépensé la somme de $100 pour réparer le vieux quai; de ce montant on a dépensé seulement que $37.82.

Le 10 novembre 1913, une dépense de $3,470 a été autorisée pour ériger un entrepôt sur le nouveau quai. Cet ouvrage a été fait pendant les mois d'hiver, et complété le 20 mars 1914, à l'exception du peinturage. On a dépensé un autre montant de $200 pour construire un petit hangar servant à l'installation d'un appareil d'éclairage, poser quelques bancs dans la salle d'attente et faire un abri. Les travaux, complétés le 20 mars 1914, ont atteint le chiffre de $2,138.39.

Le 20 février 1914, la somme de $425 a été autorisée pour enlever une partie du vieux quai et réparer le reste de ce quai. Pour compléter cet ouvrage en autant que c'était nécessaire, on a dépensé un montant de $191.84.

Dépense totale:—

Union Construction Co., quai neuf	$21,563 10
Inspection	355 08
Réparations du vieux quai	37 82
Entrepôt et abri, y compris l'inspection	2,138 39
Démolition du bout du vieux quai et réparations	191 84
	$24,286 23
Montant additionnel pour remplir en pierre la fondation du caisson n° 3 et pour draguer le lit de ce caisson	1,245 00
Total	$25,531 23

BEAVERTON.

Beaverton, comté d'Ontario, une charmante station estivale, se trouve sur la rive est du lac Simcoe, à 72 milles au nord de Toronto. 2,500 habitants. Le village se trouve sur la ligne du Grand-Tronc et se trouve dans un centre agricole.

On a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $44,000 pour des améliorations au havre, et le 18 novembre 1912, un contrat a été adjugé à M. David Conroy pour ces travaux, au prix de $41,874.

L'ouvrage a été commencé le 21 juillet et dura jusqu'au 30 novembre, lorsqu'il a été suspendu pour être repris le 1er janvier; il se continue encore.

L'ouvrage fait jusqu'à date consiste dans le renouvellement du brise-lames actuel, ayant une longueur de 792 pieds sur une largeur de 6 pieds à la base et de 4 pieds au sommet.

Sur le côté du chenal un rang de palée en pilotis jointifs, constituant un brise-lames, de 550 pieds de longueur, a été enfoncé ainsi que 57 pilotis d'ancrage; la moise supérieure sur les pilotis principaux est en place ainsi que les pièces de bois de support sur les pilotis d'ancrage. Le dragage, la moise inférieure et les tirants ne sont pas encore complétés.

Des gardes-corps et une chaîne de sauvetage ont été placés sur le brise-lames. Les gardes-corps ont une longueur de 847 pieds, et ont été fournis et placés par MM. Cameron et Cameron, de Beaverton.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $13,442.33.

BELLE-EWART.

Belle-Ewart, comté de Simcoe, se trouve sur la rive nord-ouest de la baie Cook, lac Simcoe; c'est une station estivale très fréquentée et a une population passagère. Il est situé dans un magnifique district agricole.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $8,500 pour la construction d'un quai pour lequel des plans et devis du contrat ont été préparés.

Le 16 octobre 1912, le contrat pour ces travaux a été adjugé à M. Henry Hickey, de Peterborough, pour la somme de $8,000. Mais en vertu de votre lettre nº 4110, datée du 15 juillet dernier, M. Hickey fut déchargé de ses obligations et des nouvelles soumissions furent demandées.

Le 10 novembre, un contrat a été adjugé à M. E. V. H. White, de Burlington, pour la somme de $8,394.

L'ouvrage a été commenié le 21 janvier et se continue. Jusqu'à présent, l'ouvrage consista à construire neuf caissons et les mettre en position, ainsi qu'à construire en partie les abords en pierre.

Ces travaux seront terminés à une date rapprochée.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $7,624.28.

BELLEVILLE.

Belleville, comté de Hants, compte 12,000 habitants, et c'est l'une des villes les plus importantes qu'on trouve sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc. On y compte 40 grandes compagnies manufacturières, y compris des manufactures de ciment, de serrures et quincaillerie, d'écrous, de boulons, de fers à cheval, de conserves, de machines pour les travaux des mines et pour lever des fardeaux, des fonderies et des manufactures de chaudières, des moulins à farine, des manufactures de poterie, de corsets, des distilleries, des machines à bardeaux, des manufactures d'eaux gazeuses, de chemises, de meubles, de papier, de vinaigre et de marmelade. C'est une gare sur les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Canadien-Nord et un port d'escale régulier pour les steamers de la *R. & O. Navigation Co.* et de la *Lake Ontario Navigation Co.* et pour d'autres steamers faisant service sur le lac.

On a donné l'autorisation de dépenser $50,000 pour des améliorations au havre et le 22 juillet dernier, un contrat pour ces travaux a été adjugé à la compagnie Randolph MacDonald, pour la somme de $116,054.

On a commencé l'ouvrage le 31 juillet dernier et on l'a continué jusqu'à cette date; il consiste à draguer l'emplacement de tous les caissons, formant une étendue de 950 pieds sur 80 pieds; à construire, immerger et à remplir avec de la pierre 14 caissons, et à construire sur la glace 2 caissons de 100 sur 16 pieds chacun avec 7 rangs de pièces de bois, et 2 caissons de 43 sur 16 pieds, l'un de 5 rangs et l'autre de 7 rangs de pièces de bois . Environ trois quarts des abords en pierre sont finis. L'ouvrage avance favorablement.

On a donné l'autorisation d'enlever les débris du havre. Cet ouvrage a été fait par la Randolph MacDonald Co.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $42,571.12.

Dragage.

Le 2 juillet dernier, la permission fut donnée de faire du dragage au quai Allen et le contrat fut accordé à la *Randolph Macdonald Co.,* à 30 centins par verge cube mesurée sur place.

L'ouvrage fut commencé le 1er juillet et terminé le 25 octobre. Il comprenait le dragage d'une surperficie de 2,900 pieds de longueur, à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro, dont 1,500 pieds par 50 pieds de largeur et 1,400 pieds par 75 pieds de largeur, ainsi qu'une pièce triangulaire adjacente au chenal de 75 pieds, au sud du quai Allen.

Dans cet ouvrage, on a enlevé 15,113 verges cubes de substances de la classe B, mesurées sur place.

La permission fut donnée d'enlever des cailloux du havre dans le voisinage du quai Schuster.

Cet ouvrage fut fait par la compagnie Randolph Macdonald, en novembre dernier.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1913-14, ont été les suivants:—

Quai Allen—

Paiements à la compagnie Randolph Macdonald......	$4,533 90
Paiements pour inspection......................	93 85
	$4,627 75

Quai Schuster—

Paiements à la compagnie Randolph Macdonald, $150.

BIG-BAY.

Big-Bay, comté de Grey, est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à environ 16 milles d'Owen-Sound. C'est le centre d'une région agricole et qui communique par eau avec Wiarton, White-Cloud-Island, Griffith's-Island et Owen-Sound.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $3,800 pour le parachèvement du quai, pour la reconstruction duquel un contrat a été adjugé, le 20 septembre 1912, à M. J. O. Roddick, de Toronto, pour la somme de $5,448.40.

On a repris l'ouvrage le 18 mars et on l'a complété le 27 juin. Il consista à renouveler la vieille superstructure, ayant une longueur de 483 pieds, et à la reconstruire en bois, ainsi qu'à reconstruire les abords en pierre, de 90 pieds de longueur, et les abords en terre et en gravier, de 50 pieds de longueur.

La structure est composée de caissons et de travées sur une longueur de 343 pieds, dont 247 pieds de 14 pieds de largeur, et 96 pieds de 25 pieds de largeur; cette dernière partie constitue la tête du quai, à l'extrémité du large.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $30 pour des réparations, à la journée, et l'ouvrage a été fait le 21 mars et consista à renouveler le pavé et les pièces de couronnement aux endroits ou des parties avaient été enlevées par le gros coup de vent du 9 novembre dernier.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $3,990.34.

BIG-BAY-POINT.

Big-Bay-Point, comté de Simcoe, est situé sur la baie Kempenfeldt, un bras du lac Simcoe. Il y a une population passagère. Cette place est fréquentée par beaucoup de touristes durant la saison d'été.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $9,500 pour la construction d'un quai, pour lequel un contrat a été adjugé, le 30 janvier 1913, à M. Henry Hickey, de Peterborough, pour la somme de $7,500.

On a commencé l'ouvrage en mai et on l'a complété le 30 novembre. Il consista à construire un quai en caissons et travées sur une longueur de 260 pieds et une largeur de 16 pieds avec un "L" au bout extérieur, de 50 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur, et des abords en pierre de 100 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur.

On a donné autorisation de placer des pièces sur les coins du quai, de 2 sur 12 pieds et de ⅝ pouce d'épaisseur, et l'ouvrage a été fait par l'entrepreneur.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $7,885.10.

BLACK-RIVER.

Black-River, comté d'Ontario, passe à travers les cantons de Rama et se jette dans la rivière Severn sur les emplacements 23 et 24 de la concession M dans le dit canton; elle draine une étendue considérable de ce canton.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,000 pour des améliorations, et l'ouvrage a été commencé le 26 août et a été complété le 7 novembre.

L'ouvrage consista à enlever les billots et les obstructions du lit de la rivière entre le lac Saint-Jean et la rivière Noire, sur une distance de 900 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $937.03.

BLIND-RIVER.

Blind-River est une ville d'environ 2,500 âmes, située sur la rive nord du lac Huron, à environ 75 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est le centre le plus important, au point de vue commercial, entre le Sault-Sainte-Marie et Sudbury. Un commerce de bois considérable existe dans cette localité et une grande scierie appartenant aux frères Eddy est située dans la ville.

On a autorisé des dépenses pour la somme de $500 afin de faire, à la journée, des réparations au quai.

L'ouvrage a été commencé le 15 juillet 1913 et complété le 30 septembre. Il consista en le remplacement des madriers et autres pièces de bois pourries, dans la superstructure, et le peinturage de l'entrepôt, y compris le toit, d'une couche de peinture. L'étendue du plancher du quai est de 18,520 pieds carrés et l'étendue qui a été peinturée est de 19,000 pieds carrés. L'entrepôt est de 141 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur.

Environ 2,084 pieds m.p. de madriers de pruche à part les 4,000 pieds m.p. de chêne blanc et autres bois qu'on avait eu de reste en 1912, 900 livres de fer et de clous et 90 gallons de peinture ont été employés au coût total de $484.22.

Dragage.

Le but de ces travaux est de former un chenal d'une profondeur suffisante pour les bateaux faisant le service local de passagers et de fret, et pour permettre aux barges transportant le bois d'accoster le quai du gouvernement, ce qui donnera incidemment un chenal d'approche pour les quais considérables des frères Eddy. Ils couvriront environ 8,000 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur.

L'ouvrage à faire est la continuation et le parachèvement du contrat actuel avec la *S. Boone Dredging and Construction Co.*, de Toronto, Ontario.

Pendant l'année 1912, on a dragué 57,197 verges cubes de sable. Pour l'exécution de ces travaux, on a payé $8,865.54 à la *S. Boone Dredging and Construction Co.* Le 24 mai 1913, on a commencé l'ouvrage et 17,480 verges cubes de déblais ont été dragués et transportés sur des chalands à 1 mille de distance environ, au coût de $2,709.40. A cause du temps orageux, on a dû cesser les travaux le 20 août 1913, pour le reste de la saison.

Dépense totale de l'exercice 1913-14, $3,472.19.

BOBCAYGEON.

Bobcaygeon, comté de Victoria, est situé sur la rivière Bobcaygeon, à environ 50 milles de la ville de Lindsay et est une gare du Pacifique-Canadien. Il est aussi sur la route du canal Trent-Valley. Population, 1,500 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,500 pour la construction d'un quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 21 juillet et complété le 22 septembre.

L'ouvrage consista à construire un caisson ayant une longueur de 70 pieds sur une largeur de 12 pieds, et des abords de 16 pieds de largeur sur 25 pieds de longueur.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $1,441.09.

BOWMANVILLE.

Bowmanville, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 43 milles à l'est de Toronto par la ligne principale du Grand-Tronc. Population, 3,000 habitants. Il possède un nombre de manufactures importantes et est une ville prospère.

Des instructions ont été données de préparer les plans et devis du contrat pour des réparations au quai de l'est, mais les soumissions n'ont pas encore été demandées.

L'ouvrage consistera à renouveler, en béton, la superstructure du quai de l'est sur une longueur de 655 pieds et une largeur de 20 pieds, avec une tête de quai à l'extrémité du large, de 152 pieds sur 72.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $3,900 pour faire des réparations urgentes à la tête du quai, et l'ouvrage a été fait à la journée, du 17 septembre au 29 octobre. Il consita à placer de la pierre dans l'avant-bloc et à renouveler le pavé et octobre. Il consista à placer de la pierre dans la tête du quai et à renouveler le pavé et les pièces de parements, ainsi qu'à réparer les abords à divers endroits entre le rivage et la tête du quai, une distance de 250 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $1,801.47.

Dragage.

Le 13 août dernier, la permission fut accordée à la drague du ministère, *N° 105*, de faire du dragage à cet endroit.

La drague a travaillé du 25 août au 2 octobre et a enlevé 9,600 verges subes, mesurées à bord des chalands.

On a dragué une tranchée le long du quai de l'est, sur une longueur de 1,640 pieds, une largeur de 40 pieds et une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro.

BRACEBRIDGE.

Bracebridge, canton de Macauley, district de Muskoka, est une ville de 3,500 habitants, située sur le bras nord de la rivière Muskoka, à 5 milles en haut de sa décharge dans le lac Muskoka. C'est le chef-lieu du district. Le bureau d'enregistrement et les cours de justice siègent dans cette ville. L'embranchement North-Bay du chemin de fer Grand-Tronc traverse cette place.

La ville possède trois grandes usines hydro-électriques, de 2,000 c.-v., et exploite une quatrième usine de force électrique de plusieurs 100 c.-v., à High-Falls, en haut de la rivière.

On compte aussi dans cette ville deux grandes tanneries, deux moulins à blanchir le bois, deux fabriques de lainage, des moulins à scie et quelques autres manufactures, qui sont tous actionnés par les usines électriques municipales.

Trois steamers de la *Muskoka Navigation Co.* font escale en cette ville deux fois par jour pendant le temps de la navigation, en outre d'un grand nombre de yachts de plaisance et de bateaux de fret.

Bracebridge fournit en grande partie les matériaux et la main-d'œuvre pour les nombreuses constructions d'édifices qui se font dans le district du lac; ce qui représente une valeur considérable.

Un contrat, au montant de $6,847.40, a été adjugé le 5 février 1914, à J. O. Roddick, de Toronto, pour construire un prolongement au quai du gouvernement, de 80 x 20 pieds, avec une superstructure en béton, et aussi un entrepôt de 32 x 16 pieds, le tout devant être complété dans les 12 mois après le 31 janvier 1914.

Dépense totale durant l'exercice de 1913-14..	$3,153 16
Inspection....................................	102 00
Total..................................	$3,255 16

BRIGHTON.

Brighton est un village incorporé du comté de Northumberland, situé le long du havre Presqu'île, sur le lac Ontario. Il y a une station du Grand-Tronc, à 92 milles à l'est-nord-est de Toronto et à 92 milles de Belleville. Population, environ 800 habitants.

En avril 1912, les ouvrages du havre furent achetés de M. H. T. Webb pour la somme de $6,874.

Cette propriété comprend un quai en caissons et travées, ayant une longueur totale de 181 pieds, une largeur au bout intérieur de 31 pieds et de 43.7 pieds au bout extérieur. Un entrepôt occupe 6 pieds de la largeur du bout intérieur, laissant un chemin de 25 pieds de largeur seulement. L'approche est en terre et gravier et a 82 pieds de longueur et environ 50 pieds de largeur au bout intérieur. Il y a aussi un bureau de 16 par 36 pieds, un magasin de 30 par 52½ pieds et un entrepôt à grain de 30 par 48½ pieds.

Le quai et la propriété sont en très mauvais état.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la reconstruction et le prolongement de ce quai, mais les soumissions n'ont pas encore été demandées.

Cet ouvrage consistera à reconstruire la superstructure du quai actuel, ayant une longueur de 120 pieds et une largeur de 43 pieds, composé de caissons et de travées; à construire des abords en pierre, de 100 sur 25 pieds, ainsi qu'à construire un prolongement au quai, de 100 sur 43 pieds, devant avoir une substructure en caissons et une superstructure en béton. La superstructure du quai actuel devra être en béton.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $300 pour des réparations au quai, l'ouvrage devant être fait à la journée. L'ouvrage dura du 1er au 15 septembre et consista à renouveler le pavé là où il était requis.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $210.18.



Rivière Mission. Vue de l'ouest sur le quai Seamen-Kent.



Rivière Mission. Vue de l'est.



Elévateur et moulin Ogilvie.



Rivière Kaministiquia, vis-à-vis les quais à charbon du Pacifique-Canadien.

BRONTE.

Bronte, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 27 milles au sud-ouest de Toronto. Population, 400 habitants.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour les réparations au quai, pour lesquelles on a autorisé la somme de $6,000, mais le 21 juin dernier, on a donné autorisation de faire l'ouvrage à la journée, les dépenses devant être strictement limitées à $5,000.

On a commencé l'ouvrage le 11 août et on l'a complété le 25 décembre; il consistait, comme suit:—

Quai de l'Est.

A exhausser cette pile, de 10 pouces et à placer des nouveaux soliveaux et un nouveau pavé sur une étendue de 111 sur 16 pieds, et sur 42 par 20 pieds, à l'extrémité nord, ainsi qu'à placer de nouvelles pièces de couronnement, de 10 sur 13 pouces, sur une longueur de 214 pieds. On a aussi placé un poteau d'amarrage, rempli avec de la pierre un endroit détérioré par l'eau et fait des réparations générales là où c'était requis.

Quai de l'Ouest.

On plaça une nouvelle palée en pilotis sur une distance de 62 pieds au bout du nord, et un nouveau pavé sur les abords, de 36 pieds sur 8 pieds, pour 60 sur 12 pieds et pour 12 sur 18 pieds. On nivela le quai sur une distance de 48 pieds et on posa de nouvelles pièces de bois et un nouveau pavé sur une étendue de 48 sur 16 pieds. On plaça aussi de nouvelles pièces de couronnement, de 10 par 10 pouces, sur 368 pieds, dans les endroits où il était requis.

Un nouveau chaland ponté a été construit, de 32 sur 10 pieds, pour les travaux de construction.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $3,822.76.

BRUCE-MINES.

Bruce-Mines est une ville d'environ 700 habitants située sur le Pacifique-Canadien à environ 40 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur la rive nord du lac Huron. Il y a un service quotidien de steamer entre cette ville et Sault-Sainte-Marie par deux lignes de bateaux, et c'est un port d'escale régulier pour toutes les lignes de steamers qui passent dans le chenal au nord du lac Huron. C'est le terminus du chemin de fer Lake Huron et Northern qui est en voie d'organisation dans le but d'étendre cette ligne dans le nord d'un pays fertile. Ce chemin de fer promet de devenir un facteur important dans la colonisation et le développement du district d'Algoma.

Le 10 juin 1913, on a autorisé la somme de $600 pour faire faire ,à la journée, des réparations au quai.

L'ouvrage a été commencé le 21 juillet 1913, et complété le 20 août. On remplaça des pièces de bois dans le plancher et des madriers, dans toute l'étendue du quai, là où c'était le plus nécessaire, mais plus particulièrement le long de la face de l'est de la partie extérieure, près de l'entrepôt, qui sert le plus aux bateaux. Le débarcadère extérieur, construit sur des pilotis est de 91 pieds carrés et les abords en pilotis ont 450 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur. Pour ceci, on employa à peu près 16,500 pieds m.p. de pruche et 1,200 livres de fer, au coût total de $596.28.

Dragage.

Le but de ces travaux est d'améliorer le chenal pour les bateaux à vapeur conduisant au quai du gouvernement et de former un bassin de virage. Une fois amélioré,

le chenal aura 2,400 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur et le bassin de virage aura 350 pieds carrés. Le niveau de la profondeur du dragage sera de 16 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

Le 11 juillet 1913, on a donné l'autorisation de faire certain dragage pour lequel un contrat a été adjugé à la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.*, du Sault-Sainte-Marie, Ont., à raison de 32 centins par verge cube, mesure prise sur place. On a commencé à travailler le 20 août et continué jusqu'au 20 septembre 1913, lorsque les travaux furent suspendus pour la saison. Durant cette période, 16,971 verges cubes de matériaux ont été enlevés.

Dépense totale pour ces travaux, $6,253.59.

BURKS-FALLS.

Burks-Falls, district de Parry-Sound, est un village de 700 habitants, situé sur la rivière Magnetewan; il y a en cet endroit une station du chemin de fer Grand-Tronc, à 56 milles au sud de North-Bay. Burks-Falls est aussi le terminus de la navigation de la rivière Magnetewan. Plusieurs bateaux, appartenant à la *Magnetewan River and Lakes Steamboat Co.*, font le trajet entre Burks-Falls et Ah-mic-Harbour, qui est à 60 milles de Burks-Falls.

Le 22 septembre 1913, il a été autorisé une dépense de $2,600 pour des travaux à la journée à Burks-Falls. L'ouvrage a été commencé le 24 septembre 1913, et continué jusqu'au 30 novembre. Une somme de $1,249.45 a été dépensée pour enlever un certain nombre de gros cailloux dans la rivière.

BURLEIGH-FALLS.

Burleigh-Falls, comté de Peterborough, est une place d'été située à la tête des eaux du lac Stoney.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $165, laquelle somme a été augmentée à $185, le 6 octobre dernier, pour l'achat et les réparations d'une bâtisse près du quai.

La bâtisse a été achetée de M. H. W. Darcy pour la somme de $75; elle est construite en bois et a 16 sur 24 pieds et 9 pieds de hauteur.

L'ouvrage fait consista à lambrisser la bâtisse et à réparer la porte et la fenêtre.

Les réparations ont été commencées et complétées le 31 octobre.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $183.11.

BURLINGTON.

Burlington, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à environ 10 milles de la ville de Hamilton. 1,500 habitants. On y trouve une manufacture de conserves, une manufacture de paniers, deux manufactures de tonneaux et deux usines à planer.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $33,000 pour la construction d'un mur de revêtement pour lequel un contrat a été adjugé, le 19 mai dernier, à MM. Hutcheson et Latimer, pour la somme de $21,800.

L'ouvrage a été commencé en juin dernier et environ 150 pieds du mur a été construit.

Les entrepreneurs ont suspendu l'ouvrage en juillet et ont demandé à être déchargés de leur contrat. Ceci a été fait, et à la demande du maire un nouveau plan pour ces travaux a été préparé et soumis pour approbation. Le nouveau plan consiste dans la construction d'un mur de protection contre la mer, de 1,936 pieds de longueur sur une largeur de 14 pieds, avec une substructure en caissons et une superstructure en béton.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $180.85.

BURLINGTON-CHANNEL.

Le chenal Burlington, dans le comté de Wentworth, est simplement une coupe à travers un marais qui sépare le lac Ontario d'une grande étendue d'eau appelée la baie Burlington, permettant ainsi aux vaisseaux de se rendre aux quais de la ville de Hamilton. On a construit un pont tournant sur ce chenal. La tranchée a 120 pieds de largeur, et sur le côté nord, on a établi une jetée en caissons de 2,326 pieds de longueur, et une jetée de 2,722 pieds de longueur sur le côté sud, dont un tronçon de 2,310 pieds a été établi entièrement en caissons et pilotis et le reste de la longueur de 512 pieds, vers le large a une substructure en caissons et pilotis et une superstructure en béton, sur une largeur de 40 pieds au bout extérieur, et de 23 pieds où il est joint à la partie en caissons. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a érigé un phare sur l'extrémité est ou du large de cette jetée.

On a ouvert le pont pour la navigation, le 22 mars 1913, et on l'a clos pour la saison, le 21 décembre dernier. On l'a ouvert de nouveau le 28 mars.

On a donné autorisation d'installer un nouveau système de brise-vagues au coût de $150. L'ouvrage a été fait.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,060 pour des réparations et des améliorations à la maison du gardien du quai et en rapport avec ceci, un contrat a été passé avec MM. Ritchie et Fletcher, de Dundas, pour faire l'ouvrage, qui consista à faire des réparations générales à la maison et à ajouter deux chambres à l'étage supérieure.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour renouvellement d'une partie de la superstructure du quai du sud, et des soumissions ont été demandées et le contrat adjugé à la *MacKay, Paulin Construction Co.,* de Hamilton, le 2 mars 1914, pour la somme de $12,430.14.

L'ouvrage n'a pas encore été commencé, mais il consistera à renouveler, en béton, la superstructure du quai du sud sur une longueur de 267 pieds, s'étendant entre l'extrémité ouest des travaux en béton actuels et l'ouvrage en maçonnerie du pont tournant, le tout ayant une largeur moyenne de 23 pieds et 8 pouces; on établira aussi un passage souterrain, de 8 sur 8 pieds, sous la voie du Grand-Tronc.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,500 pour l'enlèvement des vieux pilotis à l'extrémité est du quai du sud, sur une longueur de 187 pieds au niveau du fond; cet ouvrage a duré entre le 15 septembre et le 9 octobre.

On a donné autorisation de construire un talus autour de la tête du quai du sud au coût n'excédant pas $150 et ces travaux ont été complétés le 26 août par les entrepreneurs d'Ottawa.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $400 pour renouveler les trottoirs conduisant au quai du sud, cet ouvrage a été fait dans août dernier par M. John Ford, et consista à construire un passage en béton à partir de la rue principale jusqu'aux abords du quai du sud, entre le terrain du *Royal Hamilton Yacht Club* et son hangar des embarcations, sur une largeur de 14 pieds et une longueur de 83 pieds, au côté nord, et 91 pieds au côté sud. Il consista aussi à construire un trottoir en béton ayant une longueur de 212 pieds, sur les abords du quai du sud, et une largeur variant de 6 à 11 pieds et 3 pouces, ainsi qu'à couvrir avec du gravier les abords sur une longueur de 254 pieds et 4 pouces et une largeur variant de 33 à 45 pieds.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $200 pour placer un talus en blocs de béton autour du quai du sud du chenal à l'extrémité du lac. Ces travaux sont en partie terminés.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $550 pour réparer l'extrémité ouest du quai de l'ouest; on a commencé l'ouvrage, à la journée, le 22 juillet et on l'a complété le 22 août, il consista à placer la moise sur le côté sud du quai du sud pour protéger les petits bateaux, sur une longueur de 529 pieds et de 3 par 10 pouces, ainsi qu'à placer une moise de sapin de la C.-B., de 10 sur 10 pouces, sur une longueur

de 250 pieds. On a aussi réparé le pavé avec du madrier de 3 pouces là où c'était nécessaire.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $6,774.48.

CACHE-BAY.

Cache-Bay est une ville ou il y a des scieries; elle est située sur la rive nord du lac Nipissing, 26 milles à l'ouest de North-Bay, sur la voie principale du Pacifique-Canadien. Population environ 1,000 habitants.

Le Parlement a voté un montant pour la construction d'un quai qui consiste en une approche en pierre et gravier de 16 pieds par 125 pieds de longueur; d'une approche en pilotis de 16 pieds par 208 pieds de longueur et d'une tête de quai en pilotis de 40 par 56 pieds de longueur, avec garde-fou, défenses et hangar à marchandises, en fer ondulé, de 16 x 24 pieds. Niveau du plancher: 646.0.

Cet ouvrage a été commencé au cours de l'hiver 1912-13 et continué par intermittences jusqu'au 31 mars 1913.

Afin d'emmagasiner l'outillage et le bois, on engagea Henry Bennett, alors contremaître, des 1er et 2 avril. L'ouvrage fut discontinué jusqu'au 17 juillet. De cette date jusqu'au 2 août, Wm Dagg, contremaître, recevant $80 par mois de salaire, fut employé avec une équipe de 1 à 4 hommes pour poser le plancher et le garde-fou. A partir de cette date jusqu'au 6 septembre, John Johnston agit comme contremaître et continua l'ouvrage. Les travaux furent terminés le 19 novembre.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$ 570 92
Matériaux	880 18
Total	$1,451 10

Dragage.

La drague *Mattawa,* du ministère, a travaillé sur le lac Nipissing, du 19 mai au 30 août, creusant un chenal allant au quai qui a été construit là. On a aussi creusé un bassin sur chaque côté du quai, de 100 pieds de longueur sur 60 de largeur et un bassin sur la face du quai, de 130 pieds de longueur sur 170 de largeur, se rétrécissant jusqu'à 50 pieds à l'extérieur, et de là un chenal de 1,260 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 40 pieds a été creusé jusqu'à une profondeur de 8 pieds. Cet ouvrage qui a été discontinué à cause de l'eau basse sera repris cette saison.

On a enlevé 20,210 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, et on les a déposées dans l'eau profonde, à cinq milles de là. D'après les relevés faits après et avant, la mesure prise sur les lieux donnait 15,556 verges; la proportion d'expansion est donc de 29 pour 100. On a excavé 300 verges de déblais au-dessous de l'élévation 630.

CÆSAREA.

Cæsarea, comté de Durham, est situé sur la rive sud du lac Scugog, à environ 18 milles de Port-Perry, par eau, et 20 milles de Lindsey, par chemin de fer. Il se trouve dans un centre agriiole, c'est une place d'été populaire. Population, 150 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $5,000 pour la construction d'un quai, à la journée. On a commencé l'ouvrage le 28 juillet et on l'a suspendu, pour la saison, le 22 décembre.

L'ouvrage fait consista dans la construction d'une substructure en caissons ayant une longueur de 75 pieds sur une largeur de 30 pieds, ainsi qu'à construire des abords en pierre de 150 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur au sommet.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $2,862.18.

CALLENDER.

Callender est une petite ville située à l'extrémité est du lac Nipissing, dans le canton de Himsworth, district de Parry-Sound, à environ 8 milles de North-Bay. Le chemin de fer Grand-Tronc, de Toronto à North-Bay, passe au centre de la ville et la gare est située près du quai du gouvernement. La ligne du Canadian-Northern, venant de Port-Arthur, traverse aussi cet endroit.

Plusieurs compagnies de navigation, qui ont des bateaux sur le lac Nipissing, font escale régulièrement à Callender; ce sont la *French River Navigation Company*, *The Callender Syndicate*, et une compagnie de remorquage locale.

Callender est un lieu de transfert des passagers et du fret qui vont sur le lac Nipissing et la rivière des Français. Le quai du gouvernement est d'un grand avantage aux 1,500 à 2,000 habitants de Callender et au grand nombre de touristes qui voyagent pendant l'été sur la rivière des Français.

Ce quai sert aussi à recevoir ou a expédier des quantités considérables de provisions de toute sorte pour les campements des marchands de bois.

Le 12 février 1914, un contrat a été adjugé à David Darling, de Callender, pour construire à ce quai un prolongement de 100 x 20 pieds en droite ligne, avec un "L" de 100 x 20 pieds. Ces travaux devront être complétés dans les 12 mois après le 5 février 1914. Le coût de l'ouvrage est estimé à $6,500.

Dépense totale jusqu'à la fin de l'exercice de 1913-14.. . ..	$3,580 20
Inspection..	42 00
	$3,622 20

CAMPBELL'S-BAY.

Campbell's-Bay est le nom d'une petite baie sur l'île Manitoulin, vis-à-vis le canton de Burpee. La localité environnante est assez bien habitée; les habitants sont presque tous des fermiers, qui vivent des produits de la ferme et un peu du commerce des dormants de chemin de fer et des poteaux de clôture en cèdre. Il y a environ 100 habitants.

Le but de ces travaux est de construire un débarcadère public afin de faciliter l'expédition des produits au marché. Antérieurement, les habitants des environs charroyaient tous leurs produits à Gore-Bay.

Le 10 juin 1913, on a donné ordre de préparer des plans et devis en rapport avec l'octroi de $5,000 voté à la dernière session du Parlement pour la construction, en vertu d'un contrat, d'un quai public. Plus tard on reçut la permission de faire ces travaux à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 2 février et a été terminé le 31 mars 1914. Il consiste en un quai sur pilotis de 92 pieds de longueur, sur 18 pieds de largeur pour la moitié de l'est, et 24 pieds pour la moitié de l'ouest, avec des abords sur pilotis de 60 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur, joints au rivage au moyen d'abords en pierre de 95 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur au sommet; un entrepôt ordinaire de 18 pieds de largeur sur 40 pieds de longueur a été construit sur des fondations en pilotis, en arrière l'aile de l'ouest du quai. Dans la construction de ce quai et de l'entrepôt, on employa 56,371 pieds B.M. de planche, 6,742 pieds linéaires de pilotis, 12,000 bardeaux, 50 gallons de peinture, 8,152 pieds de bois et 3,572 livres de fer et de clous.

Dépenses totales, $3,958.84.

CLOUD-BAY.

Cloud-Bay, district de Thunder-Bay et de Rainy-River, est un établissement sur la rive nord-ouest du lac Supérieur, à 30 milles au sud-ouest de Port-Arthur; c'est le

centre d'un district agricole considérable, qui est à se coloniser. Il fallait améliorer les moyens de transport par eau afin d'aider à ce développement.

L'autorisation fut accordée, dans ce but, de draguer un chenal à travers la barre de sable de la baie Cloud à l'embouchure de la rivière du même nom.

Un contrat fut accordé à la *Great Lakes Dredging Co.*, de Port-Arthur, pour ce dragage, mesuré sur place. L'ouvrage fut commencé le 14 juillet et terminé le 21 juillet 1913. Pendant ce temps un chenal de 1,700 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur fut creusé à une profondeur de 14 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse. La drague hydraulique *Shuniah* fut employée pour ces travaux, et la profondeur moyenne de face fut 11 pieds.

54,656 verges cubes de sable et de glaise, mesurées sur place, furent enlevées au coût de 25 centins par verge cube.

Depuis le creusage, le chenal a donné entière satisfaction et ne se remplit presque pas.

COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario et sur le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, à 73 milles à l'est de Toronto. Il y a un service de steamers avec Rochester, une distance de 70 milles, avec Toronto, 60 milles, avec Montréal et les principaux ports canadiens et américains. Un bateau traversier pouvant porter 28 wagons chargés fait un service quotidien entre cette ville et Charlotte.

Parmi les industries, on pourrait mentionner les *Crossmen Car Works*, la *John Dick Co.*, les *Woolen Mills, Coburg Matting Factories*, la *Provincial Steel Co.*, etc. Population, 5,000 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $57,830.00 pour construire, à la journée, un prolongement au brise-lames de l'ouest, et l'ouvrage a été commencé le 1er mars et suspendu le 9 octobre; il a été repris le 1er janvier et suspendu le 31 mars.

L'ouvrage consista à construire un caisson ayant une longueur de 110 pieds sur 30 pieds et prêt à mettre en position au printemps; à se procurer sur les lieux la pierre pour le remplissage et l'immersion de ce caisson, et à faire tous les blocs en béton pour être posés sur le sommet.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la reconstruction de la superstructure du quai du centre, à cet endroit. Des soumissions ont été reçues et le contrat a été adjugé à la *Randolph Macdonald Co.*, pour la somme de $27,334.95 aux prix par unité.

Aucun ouvrage n'a encore été fait sur ce contrat. Il consistera à renouveler la superstructure en béton sur une longueur de 331 pieds et une largeur de 32 pieds, et sur une longueur de 330 pieds et une largeur de 18 pieds.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $3,500.00 pour des réparations, à la journée, au quai de l'est. L'ouvrage a été commencé le 10 octobre et complété le 31 décembre.

Les travaux se composèrent comme suit: *A l'esplanade:* 7 gros crochets d'amarrage posés le long du quai, à distance l'un de l'autre; 9 poteaux d'amarrage en bois, posés dans du béton, et 4 poteaux d'amarrage en béton,; une partie de l'esplanade, de 245 pieds de longueur sur une largeur de 12 pieds, a été réparée, et un nouveau pavé en madriers de deux pouces, a été posé sur une autre partie, de 130 pieds de longueur et 12 pieds de largeur.

Au passage à l'ouest: une partie a été renouvelée en béton, sur 102 pieds de longueur, à une profondeur moyenne de 14 pieds; un nouveau pavé en madriers de 2 pouces a été posé sur une partie, de 36 sur 15 pieds; 6 poteaux d'amarrage en béton et 2 en bois, bien posés dans du béton; un grand espace près de l'entrepôt, à l'extérieur, a été rempli et couvert, et un petit caisson, de 40 x 8 pieds a été immergé; un espace au nord, de 129 x 6 x 8 pieds a été rempli et couvert, et sur une partie, on a posé un nou-

veau pavé en madriers de 3 pouces sur la nouvelle superstructure, de 75 sur 15 pieds.

Brise-lames de l'est à l'ouest: on a construit une partie de la nouvelle superstructure, de 90 sur 24 pieds, et posé un nouveau pavé en madriers de 2 pouces sur une partie, de 80 sur 15 pieds; et un poteau d'amarrage en fonte enclavé dans du béton.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $45,771.18.

Dragage.

Le 6 juin dernier, la permission fut accordée à la General Construction and Dredging Co. de recommencer à cet endroit l'ouvrage qui leur avait été accordé par contrat à 19½ centins par verge cube, classe B, mesure de chaland.

L'ouvrage fut commencé le 16 juin et terminé le 22 novembre. L'ouvrage a été considérablement retardé par les intempéries.

Les travaux comprenaient le dragage des approches à une profondeur de 24 pieds au-dessous de zéro. On a enlevé 32,143 verges cubes de déblais mesurés à bord des chalands.

Le 31 octobre dernier, la permission fut donnée à M. J. E. Russell d'enlever les 150 pieds extérieurs de l'ouvrage en caissons submergés, au centre du quai, à 50 centins par verge cube. Cet ouvrage, comportant l'enlèvement de 1,800 verges cubes fut terminé.

Dépenses totales pour l'année 1913-14: $7,548.88.

COLBORNE.

Colborne, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 14 milles environ à l'est de Cobourg. 1,000 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $800 pour des réparations au quai, à la journée, et l'ouvrage a été ocmmencé le 1er juillet et complété le 12 août.

L'ouvrage consista à placer de nouveaux soliveaux et du nouveau pavé aux endroits où c'était requis, à redresser les caissons endommagés et à les construire jusqu'au niveau du reste du quai ainsi qu'à les remplir avec de la pierre, et à reconstruire les abords.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $802.87.

COLCHESTER.

Colchester, comté d'Essex, est un village situé sur la rive nord du lac Erié, à environ 4 milles au sud de Harrow, à environ 14 milles de la rivière Détroit et à 3 milles d'Oxley; c'est une station estivale très fréquentée. Harrow est la gare de chemin de fer la plus rapprochée. Environ 200 habitants.

Le 8 juillet dernier, on a autorisé de dépenser la somme de $350 pour les réparations au débarcadère et aux abords.

L'ouvrage a été fait entre le 5 août et le 24 septembre et consiste en des réparations et en le renouvellement d'une partie des abords avec de la pierre et du gravier; on a aussi fait du remplissage en pierre dans le quai.

Le mur latéral en béton a été nivelé là où le tassement s'était fait et d'autres petites réparations ont été faites.

Dépense durant l'exercice 1913-14, $350.

COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, se trouve à l'extrémité sud de la baie Georgienne.

Il possède un nombre de manufactures importantes, et de grandes quantités de charbon de grain et de marchandises générales sont importées. La *Collingwood Ship-*

building Company construit et répare des vaisseaux pour $1,250,000 de valeur, chaque année.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la reconstruction des brise-lames de l'est et de l'ouest, et ils furent dûment préparés et envoyés, mais on décida de remettre ces travaux à plus tard, à cause du dragage à faire.

Cet ouvrage consistera à renouveler en béton la superstructure du brise-lames de l'ouest, de 700 sur 22 pieds, et du brise-lames de l'est, de 1,816 sur 24 pieds.

Jusqu'à présent, il n'y a eu aucune dépense.

Dragage.

Le 19 juillet dernier, la permission fut donnée de faire du dragage à cet endroit, et le 24 juillet un contrat fut accordé à la compagnie C. S. Boone pour l'enlèvement de 5,000 verges cubes de la classe A, et de 60,000 verges cubes de la classe B, marquées sur place, aux prix suivants, classe A, $2.77; classe B, 39½ centins.

L'ouvrage fut commencé le 2 septembre et suspendu pour la saison le 23 novembre.

Les travaux exécutés comprennent l'enlèvement d'une partie du segment, le long du côté est du chenal conduisant au havre, sur une longueur de 835 pieds et une largeur variant de 65 à 125 pieds.

On a enlevé 18,052 verges cubes de matériaux de la classe B et 42½ verges cubes de cailloux.

Les 8 et 15 mai dernier, la permission fut accordée d'employer la drague *Industry* appartenant au ministère pour faire certains travaux à cet endroit.

L'ouvrage fut commencé le 21 avril et continué jusqu'au 17 mai, et du 29 septembre au 15 novembre, date à laquelle l'ouvrage fut suspendu pour la saison, à cause du mauvais temps.

On a fait du dragage aux quais de la *Collingwood Packing Co.,* et de la *Charlton Lumber Co.,* ainsi que dans le bassin de virage.

Au cours de la saison la drague a enlevé 35,161 verges cubes mesurées à bord des chalands.

Le 25 décembre dernier, on autorisa la dépense de $225 pour réparer le quai de la *Collingwood Packing Co.,* qui avait été endommagé par l'outillage du département durant l'orage du 9 novembre dernier.

Cet ouvrage fut commencé en décembre, mais il fut suspendu à cause du mauvais temps. Il fut ensuite repris et terminé en mars, aussitôt que la structure fut libre de glace et de neige.

Dépenses totales pour 1913-14, $11,211.80.

COLPOY'S-BAY.

Colpoy's-Bay est un endroit du comté de Bruce, sur le côté ouest de la baie Colpoy, un bras de la baie Georgienne, 3 milles au nord de Wearton. Population, 60.

Le 24 juillet dernier, on reçut l'autorisation d'employer la drague du ministère *Industry,* pour faire du dragage à cet endroit.

L'ouvrage fut fait du 25 au 30 juillet et consiste dans le dragage d'une superficie ayant 175 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur.

6,696 verges cubes furent enlevées et employées pour faire du remplissage en arrière du quai.

COURTRIGHT.

Courtright, dans le comté de Lambton, est un petit village situé sur la rive est de la rivière Sainte-Claire, à 11 milles au sud de Sarnia et sur le chemin de fer Père Marquette. Population, environ 500 habitants.

D'après des ordres datés du 12 février, du 19 et du 26 mai 1913, 6,291 verges cubes de terre, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées par la drague du gouvernement, *Ontario,* pour compléter les abords sur la rivière Sainte-Claire conduisant au quai du débarcadère construit en 1912 par la *Western Construction Company.* Il a été entendu que le dit quai serait à l'avenir tant à la disposition du public que de la dite compagnie.

L'ouvrage consiste en le dragage en avant du quai projeté à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau d'eau tel que déterminé d'après le niveau d'eau enregistré par l'indicateur à Point-Edward.

Les travaux durèrent du 13 jusqu'au 26 juin 1913.

DAWSON-POINT.

Dawson-Point, district de Nipissing, est un point de traverse sur le lac Timiskaming et dessert un district agricole.

La construction d'une addition au quai, en caissons, de 40 x 20 pieds, fut commencée le 2 octobre et discontinuée le 29 novembre. L'ouvrage était terminé à l'exception du lambrissage de 4 pouces, sur la face et l'extrémité nord du caisson, des pièces de garde pour les roues et des défenses. Tout le bois nécessaire pour finir le quai fut empilé à proximité. L'ouvrage fut repris le 16 février et terminé le 6 mars. Au cours de l'hiver la glace dérangea le prolongement en caissons, il fut nécessaire de le renforcer considérablement.

Dépenses encourues jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$1,386 00
Matériaux	261 17
Total	$1,647 17

Dragage.

La drague *Queen* du ministère a travaillé à la pointe Dawson, sur le lac Timiskaming, le 29 juillet, enlevant un petit caisson à l'extrémité nord du quai et pour préparer le fond pour un prolongement de l'ouvrage en caissons.

On a enlevé 74 verges de pierre et de bois, mesure prise sur les chalands.

DESBARATS OU MALKER-RIVER.

Dragage.

Ce village est situé à environ 30 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur la ligne du Pacifique-Canadien, et à 1 mille environ de l'embouchure d'une petite rivière appelée rivière Walker, qui prend sa course dans la direction sud et qui se jette dans le chenal nord du lac Huron, vis-à-vis l'île Saint-Joseph. Population, environ 100 âmes. Le service de malle et la grande partie du trafic de passagers ont communication avec le chemin de fer à Desbarats, ceci étant le principal point de son importance. C'est aussi un centre de commerce pour environ 100 fermiers, et un peu de commerce de bois se fait dans les alentours. L'expédition sur la rivière se borne au transport des malles, des marchandises par les messageries et des passagers dans des petits bateaux faisant le service entre la gare Desbarats, Richard's-Landing et Hilton.

Le but de ces travaux était de creuser un chenal à travers le banc de vase, d'environ 40 pieds de largeur sur 1,540 de longueur et jusqu'à une profondeur de 6 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

Le 11 juillet, un arrêté du Conseil a été passé adjugeant un contrat à la *Soo Dredging and Construction Co.,* du Sault-Sainte-Marie, Ontario, pour faire certain

dragage à 32 centins la verge cube, mesure prise sur place. Comme il fut trouvé qu'il était mieux de jeter les déblais dragués par dessus bord, les entrepreneurs furent payés à raison de 21⅓ centins la verge cube, mesure prise sur place, selon les stipulations des devis du contrat.

L'ouvrage a été commencé le 7 octobre par une drague *clam shell* et complété avec satisfaction le 17 octobre 1913. Durant cette période, 6,770 verges cubes de vase et d'argile ont été jetées par-dessus bord, et le montant payé à la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour l'exécution de ces travaux est $1,444.27.

DESERONTO.

Deseronto, comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté. 2,000 habitants environ. C'est un lieu de pêche considérable où l'on trouve plusieurs manufactures, telles que: Rathbun Co., manufacturiers de wagons et de trucks, de caisses pour le poisson et de toutes sortes de caisses pour les marchandises; la *Dominion Match Co.* et la *Desoronto Rolling Mills.* On y importe annuellement 3,000 à 4,000 tonnes de charbon.

Le 23 mai dernier, la permission fut donnée d'exécuter du dragage à cet endroit et, le 30 mai, un contrat fut accordé à M. J. E. Russell, à raison de $3 par verge, mesurée sur place, pour la classe A.

L'ouvrage fut commencé le 14 juillet et terminé le 22 septembre et comprend le dragage d'une longueur de 720 pieds sur une largeur de 90 pieds à l'extrémité intérieure, et une largeur de 125 pieds à l'extrémité extérieure.

5,400 verges cubes de la classe A furent enlevées.

Dépenses totales pour 1913-14: $16,505.18.

DYER'S-BAY.

Dyer's-Bay, dans le comté de Bruce, est situé sur la rive est de la péninsule de Bruce, à 16 milles de Lion's-Head. Population, 200 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $5,000 pour un prolongement au quai, et l'ouvrage, fait à la journée, a été commencé le 1er juillet et dura jusqu'au 29 novembre; on reprit l'ouvrage le 1er mars et on le compléta le 31 mars.

L'ouvrage consista dans la construction d'une structure en caissons solides, de 50 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, comme étant un prolongement au quai actuel, ainsi que dans le remplissage de l'espace extérieur dans le vieux quai, avec un ouvrage en caisson.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $4,885.01.

ECHO-BAY.

Dragage.

Cette place est située à environ 15 milles, à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur le Pacifique-Canadien, et il y a, dans les alentours, environ 400 habitants qui s'occupent principalement d'agriculture et de l'industrie du bois. Une route navigable pour des petits bateaux, composée de la baie, de la rivière et du lac Echo, pénètre à l'intérieur à partir du lac Georges pour une distance d'environ 5½ milles. Cette route est très fréquentée.

Le but de ces améliorations est de faire un chenal à travers la baie et la rivière Echo, à 5 pieds au-dessous du niveau d'eau basse, comme suit: élévation de 580 pieds au-dessus le niveau moyen de l'eau sur 60 pieds de largeur, afin de permettre l'exportation, sur des barges, du bois, de l'écorce pour tanneries, des billots, etc., de la région du lac Echo, et pour permettre aux colons et aux industriels de bois d'expédier leurs produits sur des chaloupes et des petits bateaux à vapeur. On a dragué là où des battures se trouvaient, couvrant une distance d'environ 5½ milles.

Cet ouvrage a été commencé, en vertu d'un contrat, en 1911, et continué pendant l'automne de cette année et l'été de 1912. Les travaux ont été exécutés par la *Superior Dredge and Dock Co.,* du Sault-Sainte-Marie, Ont., au prix de 22 centins la verge cube.

On a commencé l'ouvrage le 1er juillet et on l'a complété le 22 octobre 1912. Durant cette période, environ 16,664 verges cubes de vase et d'argile molle, mesure prise sur place, ont été transportées, et 1,181 verges cubes jetées par-dessus bord. Pour le dragage de ces derniers déblais on a payé 14⅗ centins la verge cube.

Dépense totale durant l'année 1913, $4,365.92.

FITZROY-HARBOUR.

Fitzroy-Harbour est un village du comté de Carleton, situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, juste au-dessous des chutes des Chats.

Un montant de $5,500 fut voté à la dernière session du Parlement pour la construction d'un quai. Au cours de l'été dernier un arpentage détaillé fut fait pour l'emplacement du quai et du chenal qu'il faudra draguer. Plus tard, dans l'année, des plans et un devis furent préparés et des soumissions demandées. Le contrat fut accordé en mars, à MM. Thomas et John Moran, pour $7,166.50, et l'ouvrage venait d'être commencé à la fin de l'exercice financier.

La structure projetée sera en caissons à parements ouverts, lambrissés, de 96 par 48 pieds, construits à 4 et 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse; il y aura 9 pieds d'eau le long des faces d'accostage. Le quai consistera principalement en une ligne de caissons de 8 à 16 pieds de largeur, renfermant un remplissage fait avec les substances extraites de la tranchée. L'ouvrage en caissons doit atteindre le niveau du futur dragage, soit 4 pieds ou plus au-dessous du fond actuel de la rivière. Le quai sera muni d'un débarcadère pour les yatchs, ainsi que d'un hangar à marchandises de 16 x 48 pieds, de marches et d'un chemin en spirale pour éviter la rive trop abrupte.

Le terrain requis pour le quai a été acheté de M. H. Kedey pour la somme de $50.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Terrain et transport	$ 73 30
Impressions et annonces	77 34
Total	$150 34

FORT-WILLIAM.

Fort-William est une ville de 22,000 habitants, située à l'extrémité ouest du lac Supérieur, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, dans le district de Thunder-Bay.

C'est le port le plus important sur la rive nord du lac Supérieur et le terminus de deux chemins de fer transcontinentaux.

C'est par ce port, qui est aussi le terminus de la navigation sur les lacs, que la plus grande partie du grain récolté dans l'ouest canadien passe, en route pour les marchés de l'Est.

Du 1er septembre, 1912, au 31 août 1913, la quantité suivante de grains a passé ici par vaisseaux et chemins de fer:

	Boisseaux.
Blé—Lac	96,705,105.14
" —Chemin de fer	12,375,291.37
Avoine—Lac	28,124,679.00
" —Chemin de fer	5,595,023.03
Orge—Lac	8,752,067.12
" —Chemin de fer	1,293,787.26
Lin—Lac	15,891,313.36
" —Chemin de fer	934,150.32

Pendant la saison de navigation, 2,050 vaisseaux entrèrent dans le havre, avec un tonnage de 4,552,192 tonnes, et 2,030 vaisseaux en sortirent avec un tonnage de 4,606,-454 tonnes .

Des chargements considérables de fret en colis, de marchandises et de charbon ont été reçus pendant la saison de navigation et expédiés vers l'ouest.

Le 29 avril on a repris le dragage pour la saison de 1913-14, lorsque la drague à succion "Shunich" commença à travailler.

La drague *N° 8* commença le 30 avril.
" *Dominion* commença le 1er mai.
" *N° 6* commença le 1er mai.
" *N° 15* commença le 3 mai.
" *Frank* commença le 5 mai.
" *N° 5* commença le 7 mai.
" *Province* commença le 8 mai.
" *Imperial* commença le 6 mai.
" *N° 1* commença le 20 mai.

Ces dragues ont été presque continuellement à l'œuvre durant la saison, et ont travaillé dans différentes parties du havre.

La drague *Shuniah* a été retirée de ces travaux pour aller à Cloud-Bay, le 12 juillet, et elle y est retournée le 29 juillet. Elle a été encore retirée pour aller à Port-Arthur, le 20 septembre, et revint à McKellar, le 7 novembre.

Les travaux exécutés sont comme suit: Le bassin n° 1 de la compagnie du Pacifique-Canadien, a été complété, en vertu d'un contrat.

Sur la rivière Kaministiquia, des battures ont été enlevées en avant de la compagnie de l'*Imperial Oil*; vis-à-vis l'élévateur "E"; vis-à-vis du passage souterrain; au côté sud de la rivière; au pont du Pacifique-Canadien, et vis-à-vis l'élévateur "D".

On a élargi la rivière supérieure Kaministiquia, à partir du pont du Grand-Tronc-Pacifique, vers l'est, jusqu'au quai de la compagnie de l'*Imperial Oil,* et la drague n° 5 a travaillé sur cette section pendant presque toute la saison.

Le travail de la drague n° 5 a pour ainsi dire complété l'élargissement de la rivière dans cette localité.

Le travail de creusage du niveau de la rivière Kamisnistiquia a été exécuté à partir du pont du Pacifique-Canadien, jusqu'à l'élévateur consolidé, et on a commencé le creusage, de l'élévateur consolidé à la vieille usine de pouvoir municipale et les travaux progressaient quand la glace empêcha les opérations pour le reste de la saison.

Sur la rivière Mission, une coupe a été faite le long du devant, au quai du Grand-Tronc-Pacifique, en enlevant une batture, vis-à-vis ce quai, dans le chenal principal de la rivière.

Les travaux d'agrandissement du bassin n° 3 du Grand-Tronc-Pacifique ont été poursuivis activement, et la drague *Frank* a été engagée à ces travaux durant la saison entière. Du progrès très satisfaisant a été fait sur cette section, et un peu de travail, l'année prochaine, complètera ces travaux.

On a commencé à agrandir le bassin n° 2 du Grand-Tronc-Pacifique, le 29 juillet, et on a continué sur cette section jusqu'au 30 août. Des développements considérables ont été faits dans cette localité.

Les travaux de creusage de la rivière Mission, sur sa pleine largeur jusqu'à son niveau de profondeur, ont été exécutés sur l'étendue, à partir de la rivière Kaministiquia jusqu'à l'extrémité du quai de la compagnie *Seamen Kent,* et un progrès considérable a été fait. Cependant, les glaces empêchèrent les travaux pour la saison.

Dans les travaux pour améliorer le chenal d'entrée de la rivière "Mission", la drague *Dominion* a été engagée du 3 juin au 31 octobre. Ces travaux ont été complétés et le chenal ouvert à la navigation, avec une pleine largeur et une pleine profondeur, le 6 novembre. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a placé les lumières et les bouées.

Rivière McKellar.

Le 29 avril, on a repris les excavations considérables en rapport avec le développement de la rivière McKellar, et depuis, quatre dragues ont été employées sur cette section. Les progrès ont été rapides, et le 1er août 1913, le Pacifique-Canadien était capable de se servir de deux fois la grandeur de l'espace d'amarrage qu'il n'en avait au commencement de la saison.

On a continué aussi longtemps que possible l'ouvrage dans ce cours d'eau et on a amélioré de beaucoup les conditions comme résultat. Une extension du contrat ayant été accordée pour jusqu'au 1er juillet, les travaux seront complétés pour cette date.

Les sections draguées sont comme suit:—

Vis-à-vis l'élévateur consolidé.

Sur cette section, on a élargi la rivière jusqu'à 500 pieds de largeur, et 231,457 verges cubes de matériaux ont été enlevés.

Vis-à-vis l'élévateur du Western Terminal.

On a continué à enlever les gros bancs vis-à-vis cette section, et 227,559 verges cubes de matériaux ont été extraits.

Vis-à-vis l'usine du pouvoir.

On enleva les gros bancs sur cette section, et 33,709 verges cubes de matériaux ont été extraits.

En avant de l'élévateur Horne.

On exécuta les travaux de développement en avant de cet élévateur pour permettre l'usage de l'eau d'en avant, et 23,872 verges cubes de matériaux ont été extraits.

La rivière Kaministiquia, vis-à-vis l'élévateur " D ".

Les travaux pour compléter l'élargissement commencé sur cette section, l'année dernière, ont été continués, et pour finir cet ouvrage, on a extrait 73,426 verges cubes de matériaux.

Du pont du Grand-Tronc-Pacifique à l'élévateur Horne.

Les travaux pour élargir la rivière jusqu'à la pleine profondeur ont été faits sur cette section, et 94,194 verges cubes de déblais ont été enlevés.

De l'élévateur Horne à l'élévateur consolidé.

Les travaux pour élargir la rivière jusqu'à sa pleine profondeur ont été continués, et 104,766 verges cubes de déblais ont été extraits.

La rivière Kaministiquia, de l'élévateur consolidé à l'usine du pouvoir.

On a commencé à creuser cette section jusqu'à sa pleine profondeur et, jusqu'à date, on a enlevé 63,823 verges cubes de déblais.

La rivière Kaministiquia au pont du Pacifique-Canadien.

On a enlevé ici des battures. Déblais extraits, 22,620 verges cubes.

La rivière Kaministiquia, vis-à-vis le lot nº 8.

On a exécuté des travaux pour permettre à la compagnie de l'élévateur Dwyer de se servir de l'espace en avant de l'élévateur et du nouveau quai; matériaux enlevés, 12,104 verges cubes.

Vis-à-vis l'élévateur "E".

Une petite section de l'élargissement à cet endroit, dont l'exécution avait été remise de l'année dernière, a été draguée, en enlevant 88,922 verges cubes de déblais.

La compagnie de l'"Imperial Oil".

On a enlevé une batture en avant du quai. Déblais extraits, 6,250 verges cubes.

La rivière Kaministiquia, vis-à-vis le passage souterrain.

Une petite section de l'élargissement qui était à faire, a été complétée. Déblais enlevés, 61,746 verges cubes.

Bassin du Canadien-Pacifique, N° 1.

On a repris l'ouvrage de bonne heure ce printemps, et les travaux ont avancé rapidement. Ils ont été complétés et la quantité de déblais extraits est 188,181 verges cubes.

Rivière McKellar.

On a repris avec activité l'ouvrage à l'ouverture de la navigation et on l'a continué toute la saison. Les conditions ont été de beaucoup améliorées et la navigation a été rendue libre. Bien que les gros travaux d'excavation soient avancés, l'ouvrage ne sera fini qu'à la date du contrat, le 1er juillet 1914. Pendant la saison, et jusqu'au 27 décembre, on a extrait 1,304,084 verges cubes de déblais.

RIVIÈRE MISSION.

Rivière Kaministiquia à la manufacture d'empois.

On travailla au creusage de cette section à sa pleine largeur et profondeur, et jusqu'au 24 décembre, 219,832 verges cubes de déblais ont été extraits.

Seamen Kent à la manufacture d'empois.

On commença à creuser cette section sur sa pleine largeur et jusqu'à la pleine profondeur de la rivière, et l'ouvrage a progressé. Le 24 décembre, on avait extrait de cette section 144,333 verges cubes de déblais.

Le quai du G.-T.-P.

Une coupe a été creusée en avant de ce quai, en enlevant une batture. On a ainsi extrait 1,635 verges cubes de déblais.

Quai en acier vis-à-vis le G.-T.-P.

Une étendue de battures, dans cette localité, a été enlevée, et 22,713 verges cubes de déblais ont été extraits.

Chenal d'Entrée Mission.

On procéda à l'excavation requise pour développer ce chenal. Les travaux ont été finis et prêts pour la navigation, avec une pleine largeur, le 6 novembre. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a placé les lumières nécessaires et des bouées. En exécutant ces travaux, on a enlevé 906,691 verges cubes de déblais.

Bassin N° 3 du G.-T.-P.

La drague *Frank* a été occupée toute la saison à creuser sur cette section et très peu d'ouvrage reste à faire pour compléter la section. Un total de 586,372 verges cubes de déblais ont été extraits, jusqu'au 29 novembre.

Passin N° 2 du G.-T.-P.

On commença à améliorer cette section et un mois d'ouvrage a été fait dans cette localité. Déblais enlevés, 61,939 verges cubes.

Rivière Mission vis-à-vis le lot I, concession K.

Une partie de la batture s'étendant en travers du bassin du chenal d'entrée a été enlevée. Déblais extraits, 89,409 verges cubes.

Rivière Mission, vis-à-vis le bassin N° 3 du G.-T.-P.

On a creusé cette section, du 6 au 24 décembre, en enlevant les battures qui s'y trouvaient. Déblais enlevés, 38,676 verges cubes.

Remblayage.

En rapport avec le contrat du mur de revêtement de la rivière Mission, on a déposé dans et derrière les caissons, 57,890 verges cubes de matériaux.

La quantité de déblais extraits par les différentes dragues est comme suit:—

Drague *Shuniah*	575,505
" *Province*	7,993
" *Imperial*	52,452
" *Frank*	635,829
" *Dominion*	1,300,627
" *N° 8*	535,983
" *N° 15*	2,281,505
" *N° 6*	469,313
" *N° 5*	655,112
" *N° 1*	109,487
Remblayage	57,890
Total	4,681,696

Un total de 4,681,696 verges cubes de déblais ont été enlevés, du 30 avril au 24 décembre, comme suit:—

Rivière Kaministiquia, vis-à-vis de l'élévateur consolidé	231,457
" vis-à-vis du *Western Terminal*	227,559
" au pont du Pacifique-Canadien	22,620
" vis-à-vis du lot n° 8	12,104
" vis-à-vis de l'élévateur "E"	88,922
" vis-à-vis de l'usine du pouvoir	33,709
" à la compagnie *Imperial Oil*	6,250
" vis-à-vis du chemin souterrain	61,746
" en avant de l'élévateur Horne	23,872
" vis-à-vis de l'élévateur "D"	73,426

Du pont du Pacifique-Canadien à l'élévateur Horne.	94,194
Kaministiquia, de l'élévateur consolidé à l'usine du pouvoir.	63,823
Kaministiquia, de l'élévateur Horne au consolidé.	104,765
Total.	1,044,448

Rivière Mission.

Rivière Mission, vis-à-vis du lot I, concession "K". . . .	89,409
Rivière Mission, quai du G.-T.-P.	1,635
Bassin du G.-T.-P.	586,375
Rivière Mission, vis-à-vis du quai en acier.	22,713
Seaman Kent jusqu'à la manufacture d'empois.	144,333
Entrée de la rivière Mission.	906,691
Mission, de Kaministiquia à la manufacture d'empois. . . .	219,832
Rivière Mission, vis-à-vis du bassin n° 3 du G.-T.-P. . . .	38,676
Remblayage.	57,890
Total.	2,067,554

Rivière McKellar.

Mesure sur place. . . . . 1,120,134 verges cubes.
Mesure sur chalands. . . . . 1,304,084 verges cubes.

Bassin n° 2 du G.-T.-P.

Mesure sur place. . . . . 61,939 verges cubes.

Bassin n°1 du Pacifique-Canadien.

Mesure sur place. 188,181 verges cubes.
Mesure sur chalands. . . . . 203,671 verges cubes.

Total pour la rivière Kaministiquia.	1,044,448
" " Mission.	2,067,554
" " McKellar.	1,304,084
Total pour le bassin n° 1 du Pacifique-Canadien	203,671
Total pour le bassin n° 2 du G.-T.-P.	61,939
Grand total.	4,681,696

Sommaire du coût.

Aux entrepreneurs.	$833,533 21
Pour l'inspection.	6,924 00
Aux juges de Paix (pour affidavits).	195 00
Pour terrain.	449 92
Grand total.	$841,102 13

Contrat pour le mur de revêtement de la rivière Mission.

A l'ouverture de la navigation, on a repris l'ouvrage sur le mur de revêtement de la rivière Mission, et on se hâta de compléter ces travaux. Six caissons, n[os] 61, 62, 63, 64, 65 et 66, ont été immergés et mis en place.

Des blocs en béton ont été posés sur le reste des travaux, formant un total de 1,314.82 verges cubes.

La masse de béton, d'un total de 2,473.19 verges cubes, a été complétée.

Du remblayage en arrière des travaux finis a été fait pour remplir les tranchées des chalands.

Sommaire du coût.

Aux entrepreneurs..........................	$65,286 61
Aux inspecteurs..........................	892 00
Total..........................	$66,178 60

Des plans et devis, pour le prolongement du mur de revêtement de la rivière Mission, d'une longueur de 2,646 pieds, ont été préparés.

FRENCH-RIVER (BARRAGE).

La drague *Mattawa* du ministère a travaillé au barrage de contrôle de la rivière des Français, du 20 au 27 septembre, enlevant des parties du batardeau.

On a enlevé 430 verges cubes de billots, pierre, etc., mesure prise sur les chalands.

GODERICH.

La permission fut reçue, le 15 juillet 1913, d'enlever 26,678 verges cubes, mesure de chaland, de la classe B, et 200 verges cubes, mesurées sur place, de la classe A, dans le havre, afin de terminer le contrat accordé à la *Marlton Dredging Co.*, le 15 juillet 1912.

Le 4 septembre dernier, la permission fut accordée d'enlever une quantité additionnelle de 7,000 verges cubes, mesure de chaland, de la classe B.

L'ouvrage fut commencé par la compagnie, le 21 juillet, avec les dragues *Goderich* et *Menesetung* et fut terminé le 6 novembre dernier. Durant cette période, 33,678 verges cubes, mesure de chaland, d'alluvions, de glaise et de gravier, et 192·1 verges cubes de roc, mesurées sur place, furent enlevées.

Cet ouvrage avait pour but:

1. D'enlever la batture qui se forme annuellement à l'extrémité extérieure du chenal d'entrée conduisant aux quais.

2. De maintenir une profondeur suffisante pour la navigation, entre les quais.

3. D'enlever une petite batture de roc près du quai de la ville, dans le havre intérieur.

Les profondeurs suivantes au-dessous du niveau de l'eau basse, furent atteintes dans le dragage des différentes parties du havre:

Dans le havre extérieur ou entrée des quais, 22 pieds.

Dans le havre intérieur et entre les quais, 21 pieds.

Dans le havre extérieur une superficie d'environ 210,000 pieds carrés a été draguée et, entre les quais, un chenal de 1,800 pieds de longueur a été élargi jusqu'à 125 pieds de largeur.

Les largeurs et profondeurs respectives des chenaux sont les suivantes, apprxoimativement:

Chenal d'entrée extérieure, 150 pieds de largeur, 22 pieds de profondeur.

Entre les quais, 100 pieds de largeur, 21 pieds de profondeur.

Il y avait déjà dans le havre intérieur, un chenal adjacent au quai du sud et au quai de la ville, de 1,000 pieds de longueur et 300 pieds de largeur ayant une profondeur moyenne de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Dans les environs du brise-lames, dans la rivière, havre intérieur, la profondeur minimum était de 18 pieds sur une étendue de 500 pieds de longueur et de 150 pieds de largeur. Entre les deux chenaux il y avait une profondeur moyenne de 18 pieds sur une étendue de 400 pieds de longueur par 250 pieds de largeur.

Le coût de cet ouvrage a été de $9,181.25.

GRAND-BEND.

Grand-Bend, dans le comté de Lambton, est un village situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, à environ 13 milles de Parkhill, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. Il se trouve à 15 milles d'Exeter et à environ 30 milles au sud de Goderich. C'est une station estivale très fréquentée. Environ 300 habitants. La région agricole environnante est très riche, et on y élève des chenaux et des bestiaux en grand nombre.

Des travaux de réparations ont été faits entre le 29 juin et le 30 septembre et consistèrent à placer cinq tirants en fer de 1¼ pouce à travers les parements du quai, et de petites réparations au pontage du quai et dans la construction d'un trottoir en bois conduisant par marches en béton jusqu'à la palée en pilotis jointifs autrefois construite par le ministère.

Le sauvetage du bois enlevé par la mer du pilier du nord a été commencé le 17 mars et complété le 24 mars 1914.

Les travaux ici sont dans une assez bonne condition mais beaucoup d'ouvrage doit être fait au cours du prochain exercice afin de faire les réparations nécessaires à la pile du nord qui a subi beaucoup de dommage surtout à sa superstructure.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, on a employé les matériaux suivants:

620 pieds M.B. de bois.

713 livres de fer.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $206.80.

GRAVENHURST.

Gravenhurst, district de Muskoka, est situé à l'extrémité sud du lac Muskoka. C'est la tête de la navigation pour les bateaux de la *Muskoka Lakes Navigation Co.,* et c'est aussi le rendez-vous des touristes dans le district. On y trouve des établissements industriels très importants, entre autres, des scieries et tanneries. Population, 1,600 habitants.

Le 10 juin 1913, on a autorisé la dépense de $1,200 pour l'érection d'un nouvel entrepôt et d'un abri sur le bout extérieur du quai neuf du gouvernement. Les travaux commencés le 16 juin 1913 ont été terminés le 30 septembre.

La bâtise est en bois et assise sur des caissons remplis de pierre, le plancher est en béton. Elle a 15 x 30 pieds, est subdivisée pour faire un abri, de 15 x 20 pieds, et une salle d'attente de 15 x 10 pieds. On a placé des bancs autour de l'abri et à l'intérieur de la salle d'attente. Cet entrepôt a reçu deux couches de peinture de blanc de plomb et d'huile.

Le but de cet édifice est d'abriter les touristes et d'emmagasiner le bagage et le fret qui sont transportés par les bateaux.

Le 2 janvier 1914, on a autorisé de dépenser un montant de $83.50 pour placer une chaîne de sauvetage le long du quai. Ces dépenses ont coûté $72.40.

Dépenses totales pendant l'exercice financier:

Entrepôt, abri et inspection	$1,136 01
Chaîne de sauvetage et inspection	72 40
Total	$1,208 41

GRIFFITH.

L'île de Griffith, dans le comté de Grey, est la plus grande des trois îles dans la baie Georgienne, à l'entrée de la baie Colpoy et du détroit Owen.

Il contient une superficie de 3,000 acres dont une parti considérable est propre à la culture. Il y a une scierie sur l'île près du quai, et l'île est passablement boisée. Il y a un phare sur le côté du nord-est. Population, 100 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $250 pour des réparations au quai, faites à la journée. L'ouvrage a duré du 19 au 23 août et le 8 octobre.

L'ouvrage consista à remplacer un nombre de pièces de bois sur la face du sud du quai et à remplir de nouveau les caissons avec de la pierre.

Dépense totale de l'exercice 1913-1914, $248.24.

Dragage.

Le 10 juillet, on obtint la permission d'employer la drague du ministère, *Industry,* pour faire du dragage à cet endroit.

L'ouvrage fut fait du 11 au 18 juillet, et on a dragué une superficie de 169 pieds de longueur par 40 pieds de largeur au fond et 60 pieds de largeur au sommet, par une profondeur de 18 pieds.

3,100 verges cubes, mesure de chaland, furent enlevées.

HAILEYBURY.

Haileybury est une ville du district de Nipissing, ayant une population de 3,800, située sur la rive ouest du lac Timiskaming, sur la voie principale du chemin de fer T. & N. O.

Les travaux pour terminer les améliorations du quai à Haileybury furent faits par intermittences.

Pour pouvoir profiter de l'eau basse, dont la période est maintenant très courte, avant les inondations du printemps, à cause des barrages réservoirs, le parement en béton de l'approche en pierre fut terminé sur une longueur de 330 pieds, après l'enlèvement de beaucoup de neige et de glace.

La partie de l'approche près du rivage, longue de 280 pieds, qui était à 3 pieds au-dessous du plancher du quai, et avait seulement 15 pieds de largeur, a été haussée au moyen de pièces en béton de 12 pouces de largeur et placée à 8 pieds d'"a'xe en axe, et parallèlement à l'approche. Des consoles à armature en acier tordu à froid ont été posées à 8 pieds d'axe en axe sur le côté sud. Une dalle, armée avec une treillis en triangles d'acier, par panneaux, avec couronnement au-dessus de la chaussée, et 3 barres de garde, forme maintenant un trottoir de 4 pieds et 6 pouces de largeur et une chaussée de 17 pieds de largeur, bien drainée par des trous d'écoulement placés à tous les 8 pieds dans la barre de garde du nord et la barre intermédiaire. Le vieux garde-fou, composé de trois lignes de tuyaux en fer forgé a été placé sur le côté nord, sur une distance de 530 pieds et des poteaux pour les fils électriques, en tuyaux en fer, ont été enclavés dans les barres de garde. Le prolongement de l'approche en pierre, pour la voie d'évitement du chemin de fer, a été terminé avec du macadam, des barres de garde, etc., et les joints des murs ont été cimentés.

Le plan incliné principal du quai et la pièce de fer cannelé ont été complétées par l'addition de morceaux de chêne et d'une pièce intérieure en mortier de béton. Les hangars ont été peinturés, le quai a été réparé et renforcé et les moises pour la glace ont été ajoutées à l'endroit où un bateau vint en collision avec l'extrémité sud du débarcadère.

Les plans ont été préparés et du bois a été acheté pour le quai intérieur projeté le long de la bâtisse du marché.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $8,512.50.

Chantiers maritimes.

Les chantiers maritimes d'Haileybury, situés à deux milles au nord du port d'Haileybury, sur le lac Timiskaming, ont encore été améliorés l'année dernière et des travaux considérables ont été faits en rapport avec la mise en hivernement, la réparation et la construction de l'outillage pour le dragage.

Au cours de l'automne une série de plans inclinés a été réparée, le chariot a été renforcé, quatre abris ont été construits pour les câbles de halage, etc., et on a acheté du nouveau câble avec les accessoires voulus. Plus tard, on a construit un hangar de première classe de 22 par 100 pieds, pour l'emmagasinage du chêne et du sapin de la Colombie-Britannique employés pour les réparations et achetés en 1913, ainsi qu'un abri pour les travaux. Des petits hangars de 13½ par 16 pieds et de 16 par 24 pieds respectivement, qu'on avait enlevés des quais adjacents, furent transportés aux chantiers maritimes afin de fournir des abris additionnels pour le matériel, les outils, les huiles, etc. Des réparations furent commencées en mars, au quai de service.

Un montant de $4,940.64, voté sous le titre "Nouveau matériel de dragage, Ontario et Québec", fut employé au cours de la dernière saison pour ces améliorations.

La drague *Queen,* du ministère, a travaillé sur le lac Timiskaming, du 19 juin au 26 juillet, améliorant le bassin en arrière du quai. Une partie du havre, justement à l'intérieur du quai, d'environ 200 pieds carrés, a été creusée et nettoyée à une élévation de 568·5, et une partie, des mêmes dimensions, entre cet endroit et l'édifice du marché, a été creusée à une élévation de 573·5.

On a enlevé 7,770 verges d'argile dur, mesure prise sur les chalands, que l'on a déversés dans l'eau profonde à un mille de là. D'après les relevés faits sur la glace en 1913 et 1914, la quantité enlevée est de 7,492 verges; la proportion d'expansion est donc de 3·[illegible] pour 100. De ces déblais, 382 verges cubes ont été excavés au-dessous de l'élévation.

HAMILTON.

Hamilton, dans le comté de Wentworth, est situé sur la rive sud-ouest de la baie Burlington, à l'extrémité ouest du lac Ontario. C'est une gare sur les chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du T.H. and B., et un port d'escale pour les vaisseaux allant à Montréal, Fort-William, Toronto, etc. Il y a environ 400 manufactures, entre autres des manufactures d'acier et de fer, des moulins à coton et à laine, des manufactures d'instruments aratoires, de tabac, de cables et fils électriques, d'habits, de mobilier de magasin, de poéles, de charrues, de chaussures, de meubles, etc., etc. C'est le centre du district fruitier de Niagara.

Population, 100,000 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $225,000 pour des améliorations au havre, et le 10 mars 1913, un contrat a été adjugé à MM. Hennessy, Poupore, Dwyer et Taylor, pour la somme approximative de $180,000, prix de la liste, pour construire un prolongement et un mur de revêtement.

L'ouvrrage a été commencé le 7 mai et a été continué; il consiste dans la construction d'un mur de soutènement de 1,536 pieds avec un pavé de 10 pieds de largeur, et dans le dragage du havre à des profondeurs, à divers endroits, de 16 et 17 pieds.

De ces travaux, jusqu'à cette date, 122 chevalets en pilotis complets, ou 610 pilotis de 30, 40 et 50 pieds de longueur, ont été enfoncés; 57 chevalets en pilotis ont été finis avec des pièces de couronnement; 37½ chevalets en pilotis ont été renforcés au moyen de liens; 881 verges cubes de blocs en béton ont été faits, dont 147 ont été posés sur des chevalets en pilotis; 594 pieds linéaires de soliveaux, de 10 sur 10 pouces, ont été boulonnés aux parements des chevalets en pilotis; des palées en acier de 426 pieds ou 31,800 livres, ont été enfoncées le long du mur; 132 pieds linéaires de moises en chêne ont été boulonnées aux palées en acier, et 67,000 verges cubes de déblais ont été dragués et déposés derrière le mur de soutènement, en voie de construction.

En rapport avec ces travaux, l'ouvrage supplémentaire suivant a été autorisé:

La substitution des palées en acier Lackawanna à l'acier Hunter; l'augmentation de la longueur des pilotis en bois là où je l'ai jugé nécessaire, et l'augmentation de la longueur de tous les dixièmes pilotis en acier à 40 pieds, à 4·5 cents la livre.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $150 pour des réparations au mur de revêtement du gouvernement, endommagé par le steamer *Calgarian,* et cet ouvrage a été dûment exécuté par les entrepreneurs pour la somme de $116.

Ce mur de revêtement a été subséquemment endommagé par le steamer *Plummer* et des réparations y ont été faites par M. F. G. Gowan, de Hamilton, au coût de $113.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $68,944.80.

Dragage.

Le 2 avril dernier, la permission fut donnée aux dragues du ministère, *Nº 105* et *Nº 117,* de reprendre l'ouvrage en face de la *Oliver Plow Works.*

La drague *N° 105* commença l'ouvrage le 26 mai et le continua jusqu'au 16 août, lorsqu'elle fut envoyée à Bowmanville. La drague *N° 117* ou *Quebec* a travaillé au quai du gouvernement, creusant une tranchée de 900 pieds de longueur par 40 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur, enlevant 12,480 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

La *N° 105* a enlevé 34,230 verges cubes en face de la *Oliver Plow Works,* et la *N° 117* a enlevé 309,715 verges cubes.

L'ouvrage en face de la compagnie Oliver Plow Works, comprenait le dragage d'une du quai, de 2,700 pieds de longueur et une profondeur de 18 pieds au-dessous de zéro.

Le chenal a maintenant 300 pieds de larguer, en face du quai, et les côtés est et ouest de l'approche auront une largeur de 200 pieds.

HAWKESTONE.

Hawkestone, dans le comté de Simcoe, est situé sur la rive nord du lac Simcoe, à 14 milles à l'est de Barrie, sur le Grand-Tronc.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $75 pour des réparations au quai, à la journée, et l'ouvrage a étté fait du 1er au 14 août.

L'ouvrage consista à réparer les abords en pierre.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $86.70.

RIVIÈRE HEAD.

La rivière Head, dans le comté de Victoria, prend sa source dans le lac Young et se jette vers l'ouest dans la rivière Severn.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,700, à la journée, pour des améliorations, et l'ouvrage a été commencé le 3 septembre et complété le 31 décembre.

L'ouvrage consiste à enlever la chaussée naturelle, de 50 sur 129 pieds au moyen d'une coupe d'une profondeur moyenne de 2½ pieds; à construire un fossé de 310 sur 13 pieds et d'une profondeur moyenne de 2½ pieds; à enlever une chaussée naturelle en roche, de 50 sur 18 pieds, et d'une profondeur moyenne de 3 pieds; à nettoyer le lit de la rivière sur une longueur de 3,960 et 2,200 pieds et à nettoyer le crique de Young sur une longueur de 750 pieds; à enlever une obstruction rocheuse par une coupe de 80 pieds à une profondeur moyenne de 2½ pieds, ainsi qu'une coupe dans le roc de 40 x 10 x 1½ pieds et à enlever deux pointes rocheuses de 6 sur 4 pieds chacune; à enlever un rocher obstruant le milieu de la rivière, de 8 pieds carrés sur 4 pieds de profondeur; à enlever un rocher par une coupe de 70 sur 24 pieds à une profondeur moyenne de 3 pieds; à enlever deux battures de 16 sur 8 sur 1¾ pieds chacune, et un autre rocher de 16 x 6 x 3½ pieds; à nettoyer le côté de la rivière du point D jusqu'à la fourche de la rivière à E et en haut de la rivière jusqu'au premier

chemin sur les deux côtés; à faire une coupe dans le roc à environ 300 verges en bas de B, sur une longueur de 16 pieds en travers la rivière, 18 pieds en longueur et à une profondeur moyenne de 6 pieds, ainsi qu'une coupe dans le roc à environ 50 pieds en bas de la première, 35 pieds en travers et 22 pieds en longueur de la rivière et à une profondeur moyenne de 2 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $1,699.97.

HELEN'S-BAY.

Helen's-Bay est une partie du chenal au nord du lac Huron, et est située en avant le canton de Burpee, sur l'île Manitoulin, à environ 12 milles à l'ouest de Gore-Bay. Cette localité est passablement habitée, la population étant d'environ 100 habitants qui s'occupent de l'élevage des bestiaux et des produits de la ferme.

Le but de ces travaux est de construire un débarcadère afin de faciliter l'expédition des produits au marché. Antérieurement, les habitants des environs étaient obligés de charroyer tous leurs produits à Gore-Bay.

Le 10 juin 1913, on donna ordre de préparer des plans et devis en rapport avec l'octroi de $5,000 fait à la dernière session du parlement pour la construction, par contrat, d'un quai public à cet endroit. Plus tard, on reçut la permission de faire faire ces travaux à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 20 janvier et a été complété le 31 mars 1914. On a construit un quai en caissons de 116 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur, joint au rivage par des abords en pierre de 135 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur. On a aussi construit un entrepôt de 40 sur 18 pieds sur une fondation en caissons. Dans la construction du quai et de l'entrepôt on employa 11,104 pieds linéaires de billots, 9,783 livres de fer et de clous, 27,328 pieds m.p. de bois et 12,000 bardeaux. Dépense totale: $3,131.06.

HILTON.

Dragage.

Hilton est un village situé sur la rive nord de l'île Saint-Joseph dans le chenal nord du lac Huron, et à une distance d'environ 35 milles au sud-est du Sault-Sainte-Marie. Sa population est d'environ 200 habitants. Le sol de la région environnante est très productif et bien cultivé. Depuis qu'on en a fait un port, il y a un trafic assez considérable. Les différents bateaux pour le fret et les passagers, appartenant à la *Northern Navigation Company* et à la *Dominion Transportation Company*, qui suivent le chenal nord du lac Huron en venant de Midland, Collingwood, Owen-Sound et Parry-Sound pour se rendre au Sault-Sainte-Marie, font escale à Hilton. De plus, deux bateaux à vapeur, d'un tonnage medium, le *City of Chatham* et le *Michipicoten*, tiennent une ligne quotidienne entre Bruce-Mines et les autres ports de la rivière Sainte-Marie jusqu'au Sault-Sainte-Marie.

Ces bateaux ayant coutume d'accoster le long de la face extérieure du quai, qui est exposé aux grosses mers, il a été décidé de draguer un bassin pour faire un havre de sûreté pour ces vaisseaux de ligne, les remorqueurs et autres petites embarcations qui restent à ce quai.

Le 11 juillet 1913, un arrêté du Conseil fut passé pour autoriser l'adjudication d'un contrat à la *Soo Dredging and Construction Company, Limited,* du Sault-Sainte-Marie, Ontario, dans le but de faire le dragage nécessaire à Hilton, à raison de 32 centins par verge cube, mesurée sur place. Par cet arrêté du Conseil on pouvait dépenser la somme de $1,760.00.

L'ouvrage a été commencé le 23 septembre 1913, et terminé le 24 octobre. Pendant ce temps, on a dragué 2,132 verges cubes de terre d'alluvion, et pour cet ouvrage la *Soo Dredging and Construction* a reçu le montant de $682.24.

HONEY-HARBOUR.

Honey-Harbour, comté de Simcoe, dans le canton de Baxter, est un endroit très fréquenté par les touristes, durant l'été. La route par le chenal de Duff est celle que suivent en grande partie les yatchs à gazoline.

On a fait certains travaux à cet endroit dans le but d'améliorer la navigation pour les petits bateaux, en élargissant et creusant le chenal.

Le 21 juin 1913, une autorisation a été donnée à la *Canadian Dredging Company* de draguer le "chenal de Duff", et l'ouvrage a été commencé le 23 juin 1913, et complété le 3 juillet.

On a dragué 7,100 verges cubes de déblais, de la classe "B", à raison de 36½ centins par verge cube.

Dépense totale durant l'exercice de 1913-14: $2,634.50.

HUNTSVILLE.

Huntsville, district de Parry-Sound, est situé sur la division nord du chemin de fer Grand-Tronc; sa population est de 2,000 habitants.

C'est le centre d'affaires de la *Huntsville and Lake of Bays Navigation Company,* qui tient une ligne de bateaux entre Huntsville et Baysville. Cette route est encouragée par les touristes dont le nombre augmente d'année en année. Les principales industries de la place sont une grande tannerie et deux scieries.

Le 19 juin 1913, on a autorisé une dépense de $1,500.00 pour faire certains travaux d'amélioration au quai, comprenant un abri, de 75 x 16 pieds, la pose de gason sur le talus de l'Esplanade, la fourniture et la mise en place de 10 poteaux ornementés pour des lampes électriques.

Les travaux commencés, le 18 juin 1913, ont été continués jusqu'au 31 juillet 1913.

Dépense totale jusqu'à la fin de l'exercice 1913-14: $1,135.61.

JACK-FISH.

Jack-Fish, district de Thunder-Bay et de Rainy-River, Ontario, est un endroit ayant une population d'environ 200 habitants, situé sur le côté nord du lac Supérieur, 150 milles à l'est de Port-Arthur, sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, qui y a établi un dépôt de charbon. On s'y occupe de l'industrie de la pêche et du commerce du bois.

Une inspection fut faite en vue de la construction d'un brise-lames, à Jack-Fish; un rapport et une estimation furent faits le 21 avril 1913. Le coût était estimé à $45,000.

Une inspection ayant été faite, un rapport et une estimation furent faits pour la construction d'un quai, le 19 mars 1914. Le seul quai de l'endroit appartenant au Pacifique-Canadien, la construction d'un quai de 150 pieds de longueur, avec un "L" à l'extrémité extérieure, fut recommandée, à un coût approximatif de $5,000.

KAGAWONG.

Kagawong, est situé sur la rive nord de l'île Manitoulin, environ 12 milles à l'est de la baie Gore, et a une population de 200 habitants. Les campagnes avoisinantes sont très peuplée et très prospères. Le commerce consiste en l'importation de machines agricoles et de marchandises générales et comprend l'expédition des produits de la ferme, de bois, de poisson et d'environ 3,000 têtes de bétail par année. Toutes les lignes de bateaux qui passent par le chenal nord du lac Huron y arrêtent régulièrement. C'est aussi un endroit de villégiature.

Le but des travaux en ce lieu est de construire un quai public. Kagawong étant sur une île, tout le trafic se fait par eau et, jusqu'ici, il a été fait sur des quais privés.

Des instructions furent données le 10 juin 1913 pour la préparation des plans et d'un devis, devant servir de base à un contrat, en rapport avec le montant de $5,600 voté par le parlement à la dernière session.

Des plans furent faits pour un quai en béton, sur une substructure en pilotis, en forme de "L", dont une section de 100 x 20 pieds, et l'autre de 100 x 40 pieds, avec un abord en pierre de 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Des déblais s'étant produits dans l'achat du site nécessaire, aucun ouvrage n'a été fait au cours de l'exercice financier.

KAWARTHA PARK.

Kawartha Park, comté de Peterborough, est situé sur le lac Clear et est une place d'été semi-privée pour environ 300 personnes.

On a donné l'autorisation de dépenser la somme de $1,000 pour la construction d'un quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 1er octobre et complété le 29 novembre.

L'ouvrage consista à construire un quai ayant une substructure en caisson et une superstructure en béton, d'une longueur de 28 pieds sur 14 pieds de largeur, joint au rivage par des abords en pierre de 40 pieds de longueur par 8 pieds de largeur au sommet.

Dépense totale pour l'exercice 1913-1914, $955.55.

KEMPENFELDT-BAY.

Kempenfeldt-Bay, comté de Simcoe, est une station estivale sur le lac Simcoe, à environ 6½ milles à l'est de Barrie.

On a donné l'autorisation de dépenser la somme de $10,500 pour le parachèvement du quai, et le 20 septembre 1912, un contrat a été adjugé à M. J. O. Roddick, de Toronto, pour la somme de $9,783.13. L'ouvrage a été commencé le 20 janvier 1913, et complété le 10 octobre.

L'ouvrage consista à construire un quai en caisson, de 80 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, avec un "L" au bout extérieur, de 50 sur 20 pieds, et des abords en pierre, de 220 sur 20 pieds.

On a aussi donné l'autorisation de placer une plaque en tôle à la chaudière en travers l'extrémité du large du quai. Ceci a été fait par l'entrepreneur.

Dépense totale pour l'exercice 1913-1914, $1,442.43.

KENORA.

Kenora, district de Thunder-Bay et Rainy-River, est une ville de 6,000 habitants, sntuée à l'extrémité nord du lac des Bois, c'est un point de division de la ligne principale du Pacifique-Canadien. C'est un centre prospère pour le commerce du bois, et une place d'été assez importante.

Un quai était devenu nécessaire pour accommoder le trafic. Un rapport fut fait le 13 mai 1913, et des plans et un devis furent envoyés au ministère le 19 juin 1913. Le contrat fut accordé à M. Fred Gilbert, de Kenora, pour la somme de $7,500.

Les travaux furent commencés le 6 septembre et terminés le 3 décembre 1913.

L'ouvrage comprend un quai en pilotis de 275 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur, avec un "T" à l'extrémité extérieure, de 83 pieds de longueur et 30 pieds de largeur. Toute la structure est à parements jointifs sur tous les côtés, jusqu'à 4 pieds et 6 pouces au-dessous du niveau de l'eau basse. Un abri fut érigé sur le "T".

Des arrangements ont été faits avec la ville de Kenora, qui doit entretenir dix lumières sur ce quai au coût de $33 chacune.

KENSINGTON.

Kensington est un endroit de villégiature, situé à 3 milles au sud de la station du Pacifique-Canadien de Desbarats, et à environ 30 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur la rive nord du lac Huron. Il y a un trafic assez considérable de produits de la ferme et de bétail par les cultivateurs de l'endroit; la malle pour l'île Saint-Joseph est aussi expédiée de cet endroit. Les bateaux font un service quotidien avec le Sault-Sainte-Marie. La population est d'environ 300 habitants.

Des instructions furent données, le 10 juin 1913, pour la préparation des plans et d'un devis devant servir de base à un contrat en rapport avec le montant d e$6,000, voté à la dernière session du Parlement pour la construction d'un quai public en cet endroit.

Les plans furent préparés, mais des délais survinrent dans l'acquisition du site, et tout en resta là. Aucune dépense n'a été faite.

Ancien quai.

La permission fut donnée, en juin 1913, de dépenser un montant de $450, à la journée, pour faire des réparations temporaires au vieux quai.

Les travaux furent commencés le 1er août et terminés le 21 août 1913. Ce quai était délâbré et les réparations consistèrent à renouveler le plancher sur une superficie de 60 pieds par 20 pieds de largeur, et à remplacer les supports du plancher là où c'était absolument nécessaire. Pour ce travail, 18,000 pieds de bois furent employés et 800 livres de fer à un coût total de $468.57.

KILLARNEY.

Dragage.

C'est un village ayant une population d'environ 400, situé à environ 25 milles à l'est de Little-Current, sur la rive nord de la baie Georgienne. C'est un port d'escale régulier pour les bateaux à vapeur de la *Northern Navigation Co.*, la *Dominion Transportation Co.*, le " Soo City ", faisant le service local de fret et de passagers, et de deux ou trois lignes de bateaux touristes des Etats-Unis, à part plusieurs bateaux pêcheurs. L'expédition comprend l'importation des marchandises générales et l'exportation d'environ 300 tonnes de poisson évaluées à $50,000 à peu près. La valeur totale du commerce dépasse $100,000.

Le but des travaux est de pratiquer un passage à travers les battures du chenal, et les améliorations couvrent une distance de 1,750 pieds sur une longueur de 150 pieds et une profondeur de 16 pieds au-dessous le niveau de l'eau basse.

Le 19 juillet 1913, on donna l'autorisation d'exécuter certain dragage pour lequel on passa un contrat avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co.*, de Toronto, à 32 centins la verge cube, mesure prise sur place. On autorisa la somme de $8,000 pour ces travaux.

L'ouvrage a été commencé le 9 septembre et continué jusqu'au 20 octotbre 1913, lorsqu'on le suspendit pour la saison, à cause d'un sérieux accident à la drague *Kingsford.* Durant cette période, 17,247 verges cubes de sable et d'argile on tété enlevées et transportées à un mille environ de distance.

Dépense totale durant l'année 1913, $6,256.46.

KINCARDINE.

Au cours de la dernière saison, 14,000½ verges cubes, mesure de chaland, d'alluvions, de sable et de glaise ont été draguées dans ce port à l'entrée du chenal au chenal entre les jetées et au bassin de virage.

Le but de cet ouvrage était d'enlever la barre de sable qui se forme annuellement à l'entrée extérieure du chenal, pour maintenir une profondeur suffisante pour la navigation et pour agrandir le bassin de virage.

Les dimensions de l'ouvrage exécuté sont les suivantes:—

Entrée extérieure du chenal, 400 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse.

Chenal entre les jetées: 800 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse.

Bassin de virage: Une étendue d'environ 2,400 pieds carrés fut creusée jusqu'à 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

L'ouvrage fut fait par la *Marlton Dredging Co.*, de Goderich, avec la drague *Goderich* entre le 29 mai et le 17 juin, d'après la permission accordée le 23 mai 1913. Le coût de cet ouvrage fut de $4,957.18.

KINGSVILLE.

Kingsville est une municipalité florissante située sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit et sur la voie du chemin de fer Père-Marquette. Un chemin de fer électrique, qui fait le service entre Windsor et Leamington, traverse cette île. La population est d'environ 2,000 âmes. C'est un port douanier et un havre de refuge. C'est le centre d'un district très riche en produits agricoles, et c'est le point d'escale le plus important pour les paquebots desservant l'île Pelée, Sandusky et Windsor. L'industrie de la pêche y est très importante. Le trafic principal du port comporte le bois, les poteaux de clôture, les produits agricoles, y compris les bestiaux, etc., et les matériaux de construction en général. Ce trafic augmente rapidement. Aujourd'hui, les vaisseaux d'un tirant maximum de 10 pieds peuvent entrer dans le havre à l'eau basse.

Pendant la saison de 1912, environ 179 vaisseaux, avec un tonnage de 25,471 tonnes, sont entrés dans le port. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1913-14 s'élevèrent à $7,822.89.

A la dernière session du Parlement on a voté la somme de $2,300 pour des réparations aux quais, et le 10 juin dernier on a reçu l'autorisation de dépenser cet octroi.

L'ouvrage a été commencé le 1er août et complété le 27 décembre 1913.

Les travaux exécutés sont comme suit:—

Pile du débarcadère de l'est.—Trente longs tirants en fer de 1¼ pouce ont été placés à divers endroits dans le quai pour tenir les deux faces ensemble. Des moises en chêne blanc de 8 sur 8 pouces ont été placées sur une longueur de 458 pieds. Une partie considérable du plancher a été renouvelée avec du madrier de chêne blanc de 3 pouces. Un prolongement à l'entrepôt de 15 sur 40 pieds a été construit, y compris une fondation en pilotis. Cette nouvelle partie de l'entrepôt a été peinturée en trois couches de peinture, de même que la vieille partie.

La pile de l'ouest.—Des réparations générales ont été faites au pontage de cette pile.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 16,980 pieds m.p. de chêne blanc, 208 pieds linéaires de pilotis, 815.5 pieds m.p. de pin et d'autres bois et 6,900 livres de fer.

Dragage.

En vertu d'un ordre daté du 9 juillet, on a autorisé une extension du contrat de M. W. E. Hadison, de Welland, Ont., pour du dragage. Le prix payé est 15 centins par verge cube, mesure prise sur les chalands, pour tous déblais enlevés en dedans du havre et 25 centins par verges cube pour les déblais pris en dehors ou dans l'entrée du havre.

Les travaux ont été commencés le 21 juillet et complétés le 19 septembre 1913. Pendant ce temps, 5,050⅔ verges cubes, mesure prise sur les chalands, de glaise, de sable et de terre ont été enlevées dans le chenal en dehors du havre, et 19,965⅓ verges cubes, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées en dedans du havre.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $6,705.91.

Dragage.

Au cours de la dernière saison, 5,050⅔ verges cubes, mesure de chaland, d'alluvions, de sable et de glaise furent draguées dans le chenal d'entrée extérieure conduisant aux quais et qui a été creusé jusqu'à une profondeur de 17 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse; et 19,965⅓ verges cubes, mesure de chaland, des mêmes substances furent enlevées pour agrandir le bassin de virage du havre intérieur et le creuser jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Le but de cet ouvrage était: 1° d'enlever une batture qui se forme annuellement dans le chenal de l'entrée extérieure; 2° d'agrandir le bassin de virage.

Lorsque cet ouvrage fut terminé, une profondeur maximum de 15 pieds était offerte à la navigation dans le chenal d'entrée et sur une étendue d'environ 500 pieds de longueur et 300 pieds de largeur dans le havre intérieur.

Cet ouvrage fut fait par M. W. E. Hardison, de Welland, Ont., avec la drague *Old Glory* et le remorqueur *Pauline Heckler*, d'après l'autorisation donnée le 9 juillet dernier. Les travaux furent faits du 21 juillet au 19 septembre 1913.

Le coût de l'ouvrage fut de $4,429.07.

LAKEPORT.

Lakeport, dans le comté de Northumberland, est le port de Colborne, et est situé dans la division de l'ouest du comté, à 14 milles à l'est de Cobourg et sur la rive nord du lac Ontario.

On a fait des travaux de réparations du 3 au 30 mai qui consistèrent à réparer le pavé du quai, à renouveler les abords en pierre et à réparer l'entrepôt là où c'était requis.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $146.99.

LA-PASSE.

La-Passe, comté de South-Renfrew, est situé sur la rivière Ottawa, quelques 70 milles à l'ouest d'Ottawa. Il y a un service de traversiers avec Fort-Coulonge, Qué., sur l'embranchement Waltham du Canadien-Pacifique.

La construction du quai a été commencée de bonne heure en mars 1913 et discontinuée le 31 mars. Les travaux furent continués du 2 au 16 juillet suivant.

Environ 50 pour 100 de la structure a été fait en mars dernier et environ la moitié du reste de l'ouvrage fut faite en juillet au coût de $283.63. Vu la rareté de la main-d'œuvre, la balance de l'ouvrage pour terminer le quai fut donnée à l'entreprise à M. O. Labine pour la somme ronde de $165 pour la main-d'œuvre seulement. Un montant additionnel de $33.12 fut dépensé pour les matériaux et l'inspection.

Le quai fut finalement terminé en octobre. Il consiste en une jetée de 40 par 40 pieds et avance de 119 pieds dans la rivière Ottawa. Il est construit à une élévation de 10 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse; il a trois niveaux de débarquement et deux approches.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$391 74
Matériaux	90 01
Total	$481 75

LATCHFORD (BARRAGE).

L'ouvrage de creuser le chenal de la rivière Montréal aux rapides du Port, à 8 milles au-dessus de Latchford, a été commencé le 3 novembre et discontinué le 27 novembre.

Jusqu'au 8 novembre, on s'occupa à réparer les campements et à placer l'outillage sur le site. Un pont fut construit à partir du rivage pour aller à l'île où se faisaient les travaux dans la rivière. Ce travail fut terminé le 11 novembre et l'excavation fut commencée le 12. Quelques cailloux de surface furent enlevés et le reste de l'ouvrage consista à dynamiter le tuf, la glaise et le gravier. Comme la plus grande partie de ce travail devait se faire sous l'eau, on rencontra des difficultés considérables.

Le 27 novembre, le chenal était nettoyé sur une distance de 150 pieds et rendait la navigation possible aux bateaux tirant jusqu'à 5 pieds d'eau, lorsque l'eau était retenue par le barrage de Latchford. On a excavé environ 200 verges cubes de déblais.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre..	$ 470 83
Fournitures, etc..	703 25
Total..	81,264 08

LEAMINGTON.

Leamington, ville prospère, comté d'Essex, est située sur la rive nord du lac Erié, à environ 37 milles de Windsor, sur les lignes de chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central. Environ 2,500 habitants. C'est le centre d'un riche district agricole où l'on cultive les arbres fruitiers et les légumes. Un nombre de puits de pétrole se trouvent dans le voisinage de Leamington. C'est un port douanier et un point d'escade pour la ligne de navigation des bateaux à vapeur qui font le service entre Windsor et l'île Pelée. Des remorqueurs tirant beaucoup d'eau transportent une quantité considérable de marchandises de cet endroit jusqu'à l'île Pelée et autres places adjoignantes. Le tirant d'eau maximum des bâtiments qui accostent au quai de Leamington est d'environ 11 pieds. Les principaux établissements industriels en cet endroit sont une fabrique de paniers, un atelier de polissage, une manufacture de conserves au vinaigre, une manufacture de tabac, une fabrique de ciment, une fabrique de boîtes pour conserves.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $1,400 pour des réparations aux quais, et le 10 juin dernier, on a reçu l'autorisation de procéder aux travaux.

L'ouvrage consista dans la reconstruction de 5 chevalets en pilotis à l'extrémité intérieure avec un pavé dessus, dans le renouvellement du plancher et le renouvellement partiel des solivaux sur une longueur de cent pieds. Une centaine de pieds de pièces de couronnement ont été renouvelés et d'autres légères réparations ont été faites au pavé.

On a employé, dans l'exécution des travaux ci-dessus, environ 17,448 pieds B. M. de bois, 556 livres de fer et 741 pieds linéaires de pilotis.

Dépense totale de l'exercice 1913-14, $1,403.47.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, comté de Bruce, village de 600 habitants, est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, à 22 miles au nord de Wiarton. On trouve ici une grande scierie dont le rapport est considérable. C'est aussi un havre de refuge.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $3,600 pour des améliorations au quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 1er août et complété le 16 janvier.

L'ouvrage consista dans la construction d'un quai de palée en pilotis jointifs, de 78 pieds de longueur, ainsi que d'un ouvrage en pilotis d'une longueur de 40 pieds, ce dernier pour remplir les panneaux des pilotis principaux déjà enfoncés.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $3,600.

LITTLE-CURRENT.

Little-Current est une ville d'environ 1,500 habitants, située sur l'île Manitoulin, sur un étroit chenal portant le même nom, raccordant la baie Georgienne avec le chenal nord du lac Huron. Il y a deux scieries qui produisent annuellement 40 à 50 millions de pieds de bois. L'agriculture est très florissante dans les cantons avoisinants. C'est la ville la plus importante de l'île et pratiquement le seul port pour tout le district. Le trafic se fait entièrement par eau et consiste annuellement, à part du bois de sciage, en 10,000 tonnes de charbon, environ, des marchandises, des produits agricoles, du bétail, du poisson, etc.

La permission fut accordée, le 10 juin 1913, de dépenser $2,000, à la journée, pour la construction d'un quai public.

Les habitants de l'endroit ayant l'intention d'exécuter un projet général de développement du port, l'ouvrage fut remis à plus tard. Dans l'intervalle, on exécuta un arpentage complet des propriétés englobées dans le projet. Il n'y a pas eu de dépense.

Dragage.

Le but de ces travaux est de faire des abords aux quais du chemin de fer A. E. pour les vaisseaux d'un fort tirant d'eau, et d'élargir le chenal actuel. Quand les améliorations entières proposées à ce chenal seront complétées, on espère que presque tous les bateaux, y compris les gros cabotiers faisant le service sur les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne passeront par cette route, qui aura pour ainsi dire la même longueur mais qui sera beaucoup mieux protégée que la route exposée du lac Huron. Cette route constituera un raccordement nécessaire dans la route proposée du canal de la baie Georgienne.

Le 21 août 1913, un arrêté du Conseil a été passé acceptant la soumission de la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.,* du Sault-Sainte-Marie, Ont., pour le dragage de 23,000 verges cubes de roches, mesure prise sur place, au taux de $2.90 la verge cube.

L'ouvrage a été commencé le 1er septembre 1913, et suspendu le 15 décembre, pour la saison. L'étendue devant être draguée, en vertu du contrat, consiste en une section s'étendant en avant du quai à charbon du chemin de fer A. E., de 400 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 150 pieds et jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau d'eau basse. Durant cette période, on a enlevé 19,867 verges cubes de matériaux dont 17,883$\frac{3}{9}$ verges cubes ont été jetés par dessus le quai de la compagnie A. E.

Dépense totale, $58,613.82.

LITTLE-GRASSY (RIVIÈRE).

La rivière Little-Grassey, district de Thunder-Bay et Rainy-River, se jette dans l'extrémité sud du lac des Bois. Ses bords sont peuplés par quelques colons, au nombre de trois ou quatre cents, disséminés jusqu'à deux milles de la rivière. Cette région est propice à l'agriculture et on y fait un peu de commerce de bois. Le seul moyen de communication, à l'heure actuelle est un bon chemin conduisant à Sleemans, à 17 milles de distance sur la voie du chemin de fer Canadian-Northern.

Une pétition ayant été faite par les habitants demandant que du dragage soit fait pour permettre aux bateaux d'entrer dans la rivière Little-Grasey, une inspection fut faite, les sondages et forages nécessaires furent faits et un rapport fut soumis le 6 mars 1914.

Les travaux projetés comprennent le dragage d'un chenal de 3,000 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 11 pieds de profondeur, à travers une barre de sable à l'entrée de la rivière. Le creusage de ce chenal rendrait la navigation possible pour les bateaux ayant un tirant d'eau de 9 pieds, ce qui couvre tous les bateaux naviguant dans ces parages. Ce travail comprendra approximativement l'excavation de 69,000 verges cubes de déblais au coût de $34,000.

LAC LONG ET CRIQUE DRIFTWOOD.

Cette partie de l'embranchement sud de la rivière Blanche, dans le district de Nipissing, est située au-dessus de Charlton. C'est la seule route de transport ouverte à un grand nombre de colons.

L'ouvrage de se procurer les matériaux et de les placer sur le site fut commencé le 1er juillet.

Au cours de juillet, la partie s'étendant du quai de Charlton jusqu'au pied du lac Long, à travers les passes, avait été nettoyée. A peu près 1,000 souches furent arrachées et toutes les broussailles et le bois mort furent enlevés jusqu'au niveau de l'eau haute. Deux boîtes de dynamite furent employées à ce travail. La dépense totale pour le matériel et la main-d'œuvre a été de $1,609.88.

Le campement et l'outillage furent transportés à la crique Driftwood, le 1er août. Dans cette partie, 200 souches furent enlevées, deux amas considérables de billots, ayant 800 pieds de longueur et environ 50 pieds de largeur furent enlevés et pilés sur la rive; un grand nombre de cailloux furent enlevés du chenal, une barre de sable d'environ 50 pieds de longueur, toutes les broussailles et le bois mort furent aussi enlevés. Cet ouvrage fut fait jusqu'à environ un mille et demi au-dessus des chutes. Les chutes, sitées à environ 1½ mille de l'embouchure, ont environ 18 pieds de hauteur, en rapides, sur une distance de 200 pieds. Les petites embarcations font un portage d'environ 500 pieds pour éviter ces chutes. Les colons ont utilisé le chenal ainsi amélioré au cours de la dernière saison. La profondeur moyenne de l'eau dans cette partie est d'environ 4 pieds. Cinq boîtes de dynamite ont été employées. Les dépenses totales pour matériaux et main-d'œuvre ont été de $1,614.12.

Le 11 septembre, l'outillage fut transporté plus bas, à peu près à 5 milles de Charlton, afin d'améliorer la partie entre le lac Long et le quai de Charlton. Cette partie du chenal fut plus complètement nettoyée qu'on avait d'abord songé à le faire et de grandes quantités de bois flottant et de broussailles furent enlevées. L'ouvrage fut discontinué peu après le premier d'octobre et l'outillage fut remisé. Les dépenses totales pour cette dernière partie ont été de $700.65.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Du quai de Charlton jusqu'au lac Long, à travers les passes	$ 2,310 53
Crique Driftwood	1,614 12
Entretient de l'outillage	17 10
Total	$ 3,941 75

LONG-SAULT (RAPIDES).

Les rapides du Long-Sault, district de Thunder-Bay et de Rainy-River, sont sur la rivière à la Pluie à 40 milles de son embouchure et à 45 milles au-dessous, ou à l'ouest, de la ville de Fort-Frances. La rivière à la Pluie forme la frontière internationale entre la province d'Ontario, Canada, et l'Etat du Minnesota, Etats-Unis.

Une pétition fut faite au ministère demandant la construction d'un barrage et d'une écluse aux pieds des rapides du Long-Sault, pour aider à la navigation. Un examen fut fait et un rapport fut soumis le 20 février 1914.

Le rapport représentait qu'une écluse de 210 pieds de longueur entre ses portes, d'une largeur de 60 pieds et un sas de 12 pieds, avec un barrage, les abords nécessaires, les remblais, l'excavation, etc., pourrait être construite pour un montant approximatif de $525,000 et qu'une telle construction remplirait toutes les exigences présentes et futures.

La question étant compliquée par le caractère international de l'ouvrage, il fut recommandé qu'aucune décision ne soit prise avant qu'un arpentage détaillé de la rivière à la Pluie ait été fait. Cet arpentage a été entrepris par le ministère et ajoutera beaucoup aux renseignements nécessaires pour préparer le plan de cet ouvrage.

L'ORIGNAL.

L'Orignal est un village du comté de Prescott, ayant une population de 1,300 habitants et situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 54 milles au-dessous de la rivière Ottawa, sur le chemin de fer Canadien-Nord.

On a peinturé le garde-fou de l'approche et de la tête du quai et six nouvelles défenses ont été posées sur le débarcadère en amont du quai. Les travaux ont été faits du 9 au 23 juillet et du 25 août au 10 septembre.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$211 84
Matériaux	268 36
Total	$480 20

LORRAINE.

Lorraine, district de Nipissing, est située sur la rive ouest du lac Timiskaming, à 10 milles au sud de Haileybury, et sert de débouché à un district agricole prospère.

La construction d'un quai en caissons à Lorraine a été commencé le 18 août et terminé le 17 octobre.

Le quai terminé s'avance de 82 pieds vers le large à une hauteur de 4½ pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau, élévation 587, et comprend une tête de quai de 72 pieds de longueur par 32 pieds de largeur, avec deux approches, unies à chaque bout. Ce débarcadère est composé de trois caissons de 32 pieds par 16 pieds avec deux travées de 12 pieds. Les approches en caissons ont chacune 26 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, et sont formées par un caisson de 12 pieds par 12 pieds avec une travée de 14 pieds. Les approches en pierre ont 24 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. Un entrepôt de 48 pieds par 16 pieds a été construit sur des poteaux entre les approches.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$2,178 78
Matériaux	1,796 92
Total	$3,975 70

Dragage.

La drague *Queen* du ministère a travaillé sur le lac Timiskaming, du 31 juillet au 2 août, établissant un niveau à une élévation de 573.5 le long de la face du nouveau quai en caissons, qui a été construit, la saison dernière.

On a enlevé 481 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, et on a déversé ces déblais, dans l'eau profonde à ¼ mille de là.

MADAWASKA.

La rivière Madawaska, comté de Renfrew-sud, coule dans la direction de l'est et se décharge dans la rivière Ottawa, à Arnprior. Elle est navigable sur une distance de 30 milles pour les bateaux à faible tirant.

La construction d'un outillage hydraulique pour draguer les barres de sable de la rivière Madawaska, fut commencé le 5 août et terminé à la fin de septembre lorsque l'outillage fut mis en opération.

Deux chalands furent construits à Barrys-Bay, ayant 30 pieds de longueur de bordage par 7 pieds de largeur, 3 pieds de profondeur et 24 pieds de longueur au fond. Cet ouvrage fut fait du 5 au 25 août.

Une pompe à dragage de 6 pouces par 6 pouces avec un engin à connexion directe et une chaudière de 20 c.-v. fut construite et placée sur les chalands. Cette pompe fut munie d'un boyau de succion de 14 pieds de longueur et d'un tuyau de décharge de 80 pieds de longueur pour déposer les substances draguées sur les rives.

Après quelques essais, le dragage fut commencé le 11 octobre, sur la barre de sable située au quai du lac Kiminiski au-dessus de Cumbermere. Le 6 novembre, ou avait dragué un chenal de 425 pieds de longueur par 50 pieds de largeur sur une profondeur de 5 pieds, et environ 2,000 verges cubes de sable avaient été enlevées. Ce sable fut déposé le long du rivage afin de former une digue de protection, à environ 50 pieds du centre du chenal. Des pierres et des fascines furent incorporées à ce sable pour prévenir l'érosion.

Un yatch à gazoline de 7½ c.-v. (*Pickie*) fut acheté pour remorquer les chalands et faire l'autre ouvrage nécessaire à l'outillage qui a été tiré de l'eau et remisé à Barrys-Bay.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$1,317 40
Matériaux et fournitures	2,313 02
Total	$3,630 42

MAGNET (CHENAL).

Le chenal Magnet, district de Thunder-Bay et Rainy-River, est un chenal intérieur protégé sur la rive nord du lac Supérieur, environ 40 milles à l'est de Port-Arthur. De bonne heure en octobre 1913, une inspection fut faite; un rapport et une estimation furent ensuite soumis au ministère sur les améliorations projetées de ce chenal.

Cet ouvrage comprendra l'enlèvement de 4,500 verges cubes de cailloux et coûtera approximativement de $12,000 à $15,000.

MANITOU (RAPIDES).

Les rapides Manitou, district de Thunder-Bay et Rainy-River, sont sur la rivière à la Pluie à 50 milles de son embouchure. Un pilier placé dans la rivière servait à haler les bateaux en haut des rapides; il fut endommagé par le feu et, tard en octobre 1913, une investigation fut faite pour s'assurer du coût des réparations. L'estimation étant de $200, la permission fut donnée de procéder aux travaux. La condition de la glace pendant l'hiver de 1913-14, empêcha les travaux, et, après une nouvelle investigation on demanda la permission de dépenser $400 pour ces réparations.

L'ÎLE MARTIN.

L'île Martin, dans le iomté de Kent, se trouve dans le lac Sainte-Claire, à l'embouchure de la rivière Chenal-Ecarté.

A la dernière session du Parlement, on a voté la somme de $1,000 pour une levée de protection à cet endroit et le 10 juin on a reçu l'autorisation de dépenser cet octroi.

Des arrangements ont été pris avec M. H. E. Doyle, de Chatham, pour la fourniture de tous les matériaux et pour l'exécution des travaux au taux de $6 par pied courant de palée en pilotis complétée.

L'ouvrage a été fait pendant le mois de novembre dernier et consiste dans la construction de 154 pieds courants de palée en pilotis fortement liée avec les piles d'ancrage en arrière.

On a employé, dans l'exécution de ces travaux, environ 6,365 pieds m.p. de bois, 680 pieds linéaires de pilotis et 1,110 livres de fer.

Dépense totale pendant l'exercice 1913-14, y compris l'inspection, $978.50.

MEAFORD.

Meaford, dans le comté de Grey, est situé sur la baie Georgienne, entre Owen-Sound et Collingwood. Cinq steamers y font escale quotidiennement. Il y a des manufactures de briques, de planchers en bois franc et de manteaux de cheminées, des fonderies et des usines de machines, des moulins à farine, des manufactures de boîtes, de conserves, d'ameublements, de brouettes, de couverture et de laines, de planchers, d'évaporisateurs pour les fruits, des tanneries, etc. Population, 3,000 habitants.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $4,000 pour compléter les améliorations du havre, et le 3 avril 1912, un contrat a été adjugé à M. Gideon Kastner pour la somme de $36,700.

On a commencé l'ouvrage le 17 juin et on l'a complété le 15 juillet. Il consista à placer une superstructure en béton sur le caisson de 50 pieds et à faire un pont au-dessus l'espace de 19 pieds entre l'extrémité nord des travaux faits l'année dernière sur le brise-lames de l'est, et le côté sud du brise-lames du nord, avec des poutres en double T enclavées dans le béton, complétant ainsi le contrat pour la fermeture de l'entrée de l'est du havre, par la construction d'une structure d'environ 369 pieds de longueur ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer des plans et devis du contrat pour le prolongement du mur de revêtement. Des soumissions ont été demandées et l'ouvrage a étét adjugé à MM. Green et Woolrich, le 1er décembre dernier, pour la somme de $30,099.52, selon les prix de la liste des matériaux.

Cet ouvrage consiste à construire un mur de revêtement en deux sections, l'une de 160 pieds et l'autre de 320 pieds de longueur; les travaux ont été commencés en janvier dernier et sont continués.

L'ouvrage fait jusqu'à présent consista à enfoncer tous les pilotis en acier dans la section de 150 pieds ainsi que tous les pilotis de support pour la superstructure en béton. On est actuellement à enfoncer les pilotis d'ancrage, mais la section de 320 pieds n'a pas encore été commencée. Les travaux se font d'une manière satisfaisante.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $2,500 pour des réparations, à la journée, aux structures des côtés est et ouest du havre, et cet ouvrage a été commencé le 25 août et complété le 31 janvier et consista à placer les moises et les pièces de couronnement sur le mur de revêtement au côté est du havre, sur une longueur de 900 pieds. Le quai de l'est du havre extérieur a été muni d'un nouveau pavé, aux endroits où c'était nécessaire, sur la partie en bois. Le brise-lames de l'ouest du havre extérieur a été réparé en nivelant les dépressions causées au cours de la grosse tempête du 9 novembre dernier, et les espaces ont été remplis avec de la grosse pierre.

On a aussi donné autorisation de dépenser la somme de $1,900 pour des réparations, à la journée, aux structures, et ces travaux ont été exécutés du 26 décembre jusqu'au 9 février, et consistèrent à réparer l'extrémité ouest du brise-lames en béton qui avait tassé environ 14 pouces durant la tempête du 9 novembre dernier. La fondation

a été examinée par un scaphandrier, et le béton a été placé où c'était requis pour renforcer solidement la structure.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $16,326.09.

Dragage.

Le 16 mai dernier, la permission fut donnée à la drague du ministère de draguer les abords du havre et le havre lui-même. Les abords à une profondeur de 22 pieds et le havre à une profondeur de 20 pieds.

109,106 verges cubes, mesure de chaland, ont été enlevées. La drague a commencé l'ouvrage le 22 mai et suspendu son travail le 10 juin, pour le reprendre le 31 août et le terminer le 30 septembre.

RIVIÈRE MICHIPICOTEN.

Ce quai se trouve à l'embouchure de la rivière Michipicoten et est utilisé par les habitants du village Mission, qui est situé à 1½ mille à l'est sur la rivière. Ce village a une population d'environ 100 habitants, presque tous mineurs ou pêcheurs. La rivière n'est pas navigable. Le havre de Michipicoten est un village situé 4½ milles à l'ouest et est le terminal du chemin de fer Algoma Central et Hudson-Bay; de grandes quantités de minerai sont expédiés de cet endroit, par bateau, des mines Helen et Magpie.

Il y a un service bi-hebdomadaire de bateaux au quai du gouvernement.

La permission fut accordée, le 21 juin 1913, de dépenser un montant de $1,000, à la journée, pour la construction d'un entrepôt sur le quai du gouvernement.

L'ouvrage fut commencé le 14 août et terminé le 3 septembre 1913. Il consiste dans l'achèvement d'un entrepôt en bois de 20 pieds de largeur par 26 pieds de longueur. Pour ces travaux, 10,000 pieds de bois, 200 livres de clous et 3 gallons de peinture furent employés, à un coût total de $720.74.

MILLERS (RAPIDES).

Les rapides Millers, district de Thunder-Bay et de Rainy-River, sont situés sur la rivière Winnipeg, à 2 milles au nord de la ville de Kenora.

Une résolution fut adoptée par la Chambre de commerce de Kenora, demandant l'amélioration de ces rapides.

Un rapport fut soumis le 23 octobre 1913, dans lequel on recommande l'enlèvement de 500 verges cubes de cailloux à un coût approximatif de $2,000.

MONETVILLE.

Monetville est un petit village à l'ouest du lac Nipissing, entouré d'une contrée agricole prospère.

A la dernière session du Parlement, un montant de $1,500 a été voté pour la construction d'un quai en pilotis de 48 par 72 pieds et une approche en terre. Le quai devra se prolonger jusqu'au contour 646, avec une largeur moyenne de 16 pieds.

Au cours de l'été, pendant qu'on travaillait aux coupes dans le roc, on s'est procuré les matériaux pour le quai.

Le 19 septembre, l'ouvrage a été commencé avec une équipe de 6 hommes. Les pilotis ont été enfoncés, récépés et liés; des chapeaux de pilotis de 16 pieds de longueur et de 10 x 10 pouces, ont été placés, ainsi que des soliveaux. L'ouvrage a été discontinué le 16 octobre.

Les dépenses totales ont été de $1,497.95, divisées comme suit:—

Listes de paye	$ 363 13
Matériaux	1,124 82
Déboursés	10 00
Total	$1,497 95

Chenal.

Les coupes dans le roc de Monetville sont situées à 4 et 3 milles respectivement du village de Monetville. Ces travaux sont exécutés afin que la navigation puisse se faire entre les différents points du lac Nipissing et Monetville et pour éviter ainsi 4 milles de halage.

Les travaux furent commencés le 7 juillet, avec un mécanicien, un charpentier et 6 journaliers, et furent suspendus le 18 septembre, le montant voté étant épuisé.

L'ouvrage fait consiste en la mise en place d'une estacade de direction en deux lignes, et de piliers d'ancrage, dans la coupe n° 2, et en le nettoyage, sur une longueur de 225 pieds, de la coupe n° 1, jusqu'au niveau 635.5, au milieu. On s'attendait de pouvoir nettoyer les 40 pieds qui restaient dans la coupe, mais les gelées de l'hiver précédent avaient miné le côté sur une distance de 30 pieds, à un tel point, qu'il glissa dans la coupe aussitôt qu'on eût commencé à se servir d'explosifs. Cet éboulis dut être enlevé, ce qui nécessita une dépense considérable qui n'avait pas été prévue dans le montant voté.

La dépense totale a été de $1,496.66 et se répartit comme suit:—

Listes de paye	$950 90
Matériaux	483 40
Déboursés	53 30

MONTRÉAL (RIVIÈRE).

Les rapides Plats, dans le district de Nipissing, sont sur la rivière Montréal à 38 milles en haut de Latchford et 15 milles au-dessous du lac Elk.

L'ouvrage de creuser un chenal dans la rivière Montréal aux rapides Plats, fut commencé le 10 septembre et discontinué le 31 octobre.

Jusqu'au 19 septembre, on s'occupa de réparer les campements et de transporter l'outillage sur le site des améliorations projetées. De cette date jusqu'au 16 octobre environ 50 verges cubes de cailloux de surface furent enlevées du chenal à l'aide d'un arrache-souches. Ces cailloux étaient de grosseurs différentes, jusqu'à ½ verge cube. Lorsque tous les cailloux eurent été enlevés on employa de la dynamite pour enlever la glaise, le tuf et le gravier et donner au chenal une profondeur d'environ 7 pieds. Cinquante et une caisses de dynamite furent employées.

Le chenal est maintenant en bonne condition et navigable pour les bateaux tirant jusqu'à 6 pieds d'eau.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$911.24
Matériaux	881.93
Total	$1,793.17

MUSKOKA-NARROWS.

La passe de Muskoka est située à environ 2½ milles de Gravenhurst, et c'est le seul chenal qui fait communiquer la baie de Muskoka avec le lac de Muskoka; Gravenhurst est située dans cette baie.

La *Muskoka Lakes Navigation and Hotel Company,* dont le centre d'affaires est à Gravenhurst qui est le terminus sud de cette voie navigable, tient une ligne de plusieurs bateaux durant la saison de la navigation, et tous ces bateaux passent dans les Muskoka-Narrows.

Cette passe sert aussi à la descente des billots vers le moulin de la *Mickle Dyment Co.*, et à une quantité innombrable de yatchs et de bateaux de transport. On estime à 35,000 et 40,000 le nombre de touristes qui visitent Gravenhurst durant l'été.

En premier lieu, on avait projeté de placer des estacades sur les deux côtés de la passe, pour guider les bateaux, et la dépense d'une somme de $3,000.00 avait été autorisée à cet effet. Mais plus tard, il fut décidé d'élargir et de creuser le chenal actuel en enlevant les cailloux et le roc de manière à lui donner une profondeur de 10 pieds d'eau, au niveau de l'eau basse, et d'augmenter sa largeur de 75 à 114 pieds.

Cet ouvrage comprenait le dragage de 1,500 verges cubes de déblais de la classe A.

Le 12 juin 1913, des instructions furent données de commencer ce dragage à la journée, et l'on donna l'outillage des Travaux publics pour Ontario, sans rémunération pour exécuter les travaux.

Une quantité approximative de 1,000 verges cubes de roc a été draguée au coût de $4,473.13.

NAPANEE.

Napanee, comté de Lennox et Haddington, est situé sur la rivière Napanee, à quelques 6 milles de son embouchure dans la baie de Quinté. On y trouve plusieurs manufactures. 3,200 habitants.

Le 2 mai dernier, une dépense de $13,300 fut autorisée pour du dragage à cet endroit et le 24 juillet 1912, un contrat fut accordé à M. W. E. Phin, pour des améliorations de la rivière à 19 centins par verge cube, classe "B".

Les travaux furent commencés le 9 juin et terminés le 29 septembre, ils comprenaient le dragage d'un chenal dans la rivière à partir de son embouchure jusqu'à Napanee, une distance de 7 milles, d'une largeur de 75 pieds, excepté dans les courbes où il est plus large, le tout jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de zéro.

Le 5 juillet la permission fut donnée de construire un bassin de virage et d'augmenter la largeur du chanal à certains points où les courbes de la rivière sont très raides.

Au cours de la saison, la drague a enlevé 56,448 verges cubes de déblais de la classe " B ", mesurée sur place.

Dépenses totales pour 1913-14: $11,639.33.

NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto. Ses industries comprennent un tissage de laine, une tannerie et une manufacture d'instruments aratoires. 1,500 habitants.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour le renouvellement du quai de l'est. Des soumissions ont été demandées, mais le contrat n'a pas encore été adjugé.

L'ouvrage consistera à construire une nouvelle tête au quai de l'est, composé d'un ouvrage en caissons solide, de 36 pieds de largeur sur 100 pieds de longueur.

NEW-LISKEARD.

New-Liskeard, est une ville du district de Nipissing, ayant une population d'environ 2,100, située à l'embouchure de la rivière Wahbi, sur le lac Timiskaming.

Le 9 décembre 1912, un contrat fut accordé à MM. McCool et Moffat pour la construction d'un quai, pour la somme de $10,985. L'ouvrage fut commencé vers le 15

mars et continué jusqu'au 22 avril. Vers le 20 mai, la construction fut reprise, continuée jusqu'au 22 juillet, et discontinuée de nouveau le 5 août. Après cette date l'ouvrage fut continué par intermittences jusqu'au 22 décembre, date de son achèvement. Des *extras* de $134.08 furent payés pour nettoyer le site de l'ouvrage en fascines et pierres perdues destiné à protéger l'extrémité extérieure du remplissage de l'approche.

Le quai est en pilotis; il s'étend à environ 700 pieds au large et à 18 pieds de hauteur à la tête. Il a 202 pieds de longueur et est construit à 5 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac Timiskaming. La tête du quai a 60 pieds de largeur et est pourvue d'un hangar à marchandises de 72 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, avec des murs de 12 pieds. L'approche en pilotis a 62 pieds de longueur par 33 pieds de largeur et la levée d'approche a 585 pieds de longueur par 14 pieds de largeur au sommet.

Le vieux quai a été réparé temporairement pour la saison de 1913, au coût de $99.12.

La construction d'un brise-lames en pilotis fut commencée le 24 janvier et était presque terminée le 31 mars. Cette structure est à 300 pieds de la face du nouveau quai; elle a 344 pieds de longueur sur la façade d'en arrière, 302 pieds de longueur en avant et 22 pieds de largeur. Elle a 15½ pieds de hauteur en arrière et descend en pente jusqu'en avant où elle a 1½ pied de hauteur. Les pilotis sont enfoncés a 7 pieds d'axe en axe et des chapeaux de pilotis de 10 par 10 pouces sont assujettis aux pilotis. La structure est lambrissée avec du bois de 6 par 8 pouces.

Pendant l'hiver de 1914, la même équipe d'hommes fut employée à la démolition du vieux quai. Ils employèrent une partie des vieux matériaux dans la construction du brise-lames et pour construire 950 pieds linéaires de moises destinées à empêcher l'érosion excessive de la levée d'approche. Le nouveau quai, qui avait été endommagé par la glace, fut réparé et considérablement renforcé, plusieurs pilotis furent remplacés.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Montants payés aux entrepreneurs	$ 9,335 00
Extras	134 08
Salaire de l'inspecteur	594 67
Réparations au vieux quai (trafic 1913)	99 12
Brise-lames et autres améliorations	7,788 57
Total	$17,951 44

Dragage.

La drague *Queen* du ministère a travaillé sur le lac Timiskaming, du 26 mai au 18 juin améliorant le bassin en avant du nouveau quai. Ce bassin s'étend maintenant sur 250 pieds environ de l'intérieur du quai et a une longueur de 375 pieds le long de la face, avec une pente de 573·5, à l'exception du bassin d'hiver, au sud du quai, qui a une pente de 568·5.

On a enlevé 4,625 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, et on a déposé ces matériaux dans l'eau profonde à ¾ mille de là.

NORTH-BAY.

North-Bay est une ville de 8,000 habitants dans le district de Nipissing, sur la rive nord du lac du même nom. C'est un point de division sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, un terminus du Grand-Tronc et du chemin de fer Timiskaming et Northern-Ontario, et une station du Canadian-Northern, maintenant en construction. Durant la saison d'été, un grand nombre de touristes sont transportés par bateau, de North-Bay à la rivière des Français, ainsi qu'un peu de fret.

Un contrat au montant de $13,900 fut accordé, en décembre 1911, à M. Ed. Conroy, de Peterborough, pour la construction d'un brise-lames en pilotis à North-Bay. L'ouvrage fut commencé en juillet et suspendu en octobre après que tous les pilotis eurent été enfoncés. L'ouvrage fut continué sur la glace, à partir de la fin de décembre et au 31 mars 1913, 54 pour 100 de l'ouvrage était fait.

L'ouvrage fut continué par l'entrepreneur jusqu'au 14 avril, alors que la glace devint dangereuse. La structure, dont 50 pour 100 des liens avaient été posés ainsi que 9 pour 100 du lambris, fut aux trois quarts démolie par la glace, du 18 au 19 avril. Quelques-unes des pièces de bois et des pilotis furent sauvés et mis sur le rivage.

Dépenses jusqu'au 31 mars 1914, $315.58.

La structure devait avoir 22 pieds de largeur et environ 647 pieds de longueur, dans la forme d'un anneau circulaire, ayant un rayon extérieur de 303 pieds et consistant en des chevalets de pilotis liés longitudinalement et transversalement au-dessus et au-dessous du niveau de l'eau et lambrissée à partir de 5 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau (élévation 643) jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau haute (élévation 645·5).

L'ouvrage ne progressant que d'une manière très peu satisfaisante, un arrêté du Conseil en date du 22 août 1913, enlevait le contrat à M. Conroy et confisquait le chèque de garantie de $1,300 ainsi qu'une retenue de $770.00 faite dans ce but. Des plans et un devis furent préparés pendant l'été de 1913, pour reconstruire le brise-lames, sur un plan différent, tout en incorporant la partie existante de la structure originale. Plus tard, il fut décidé qu'on n'entreprendrait pas cet ouvrage.

Des instructions ayant été données d'enlever ce qui restait de cette construction, l'ouvrage fut commencé le 9 mars. Soixante-douze pilotis, des liens, des chapeaux de pilotis, du lambrissage, les collets en fer, les boulons, etc., furent complètement enlevés et les matériaux pilés sur le rivage, au coût de $410.00. Ces matériaux seront utilisable pour un autre ouvrage.

On a aussi autorisé la dépense de $5,000 pour des réparations au quai de North-Bay. Le quai consiste en une approche en pilotis et en caissons de 25 par 1,034 pieds de largeur et une tête de quai en caissons de 25 par 226 pieds de longueur.

A cause de la mauvaise condition du quai, les réparations durent être commencées à bref délai pendant le temps où la navigation bat son plein. En conséquence, les réparations coûtèrent plus cher qu'on ne s'y attendait. Les travaux consistaient dans l'enlèvement du vieux plancher double et dans la pose du nouveau plancher de 4 pouces; dans l'enlèvement et le remplacement d'un couronnement continu, le renouvellement de plusieurs soliveaux et de pièces des caissons et le nivellement du plancher. L'ouvrage fut commencé le 19 août et terminé le 12 novembre, au coût de $4,633.23.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier furent de $5,358.81.

La drague *Mattawa,* du ministère, a travaillé sur le lac Nipissing, du 1er au 10 septembre.

ORILLIA.

Orillia, canton d'Orillia, comté de Simcoe, est une place très fréquentée par les touristes en été. Il y a dans cette ville des stations de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, avec de grandes cours pour la manutention du fret qui est considérable. On y compte aussi plusieurs industries, entre autres: une manufacture de wagons et d'automobiles, une fabrique de boîtes et plusieurs autres très importantes, presque toutes actionnées par des pouvoirs électriques fournis par les rapides Ragged et la rivière Severn. Le trafic des touristes entre Orillia et les autres endroits sur le lac Simcoe est considérable et augmente rapidement.

Le 4 septembre 1913, un contrat, au montant de $10,784.00, a été adjugé à M. David Conroy, de Peterborough, pour la construction d'un quai et d'un abri à Orillia. Ce quai comprend: des abords en pierre de 15 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, et un quai proprement dit, de 200 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, avec

une substructure en bois et une superstructure en béton. Le quai est subdivisé en quatre ouvertures ou travées, chacune ayant 20 pieds de longueur, et en 4 caissons de 20 pieds de longueur chacun, et la tête du quai est formée d'un caisson de 40 pieds de longueur. L'abri a 18 pieds de longueur par 14 pieds de largeur; il est pourvu de bancs.

Les travaux ont été commencés le 22 octobre 1912 et continués jusqu'au 31 octobre, alors qu'ils ont été suspendus pour la saison.

L'ouvrage fut repris, le 1er mars 1913, et complété le 30 septembre.

Le couronnement en épinette rouge, tel que proposé, n'a pas été placé.

Le 25 août 1913, en plus du montant de $9,600.00 voté par le Parlement, on a autorisé la dépense d'une somme de $104.00, et plus tard d'une autre somme de $96.00.

Montant payé à D. Conroy	$ 8,509 00
Inspection	317 95
Chaînes de sauvetage	56 10
Dépense totale pour 1913-14	$ 8,883 05

Dragage.

Le 25 septembre 1913, des instructions furent données de draguer 3,900 verges cubes de déblais de la classe " B ", mesurés sur place, à raison de 50 centins par verge. Cette entreprise a été donnée à David Conroy, l'entrepreneur du quai en béton, et les travaux de dragage ont été exécutés par la drague du gouvernement, *Fenelon.*

L'ouvrage commencé le 1er novembre a été complété le 8 novembre 1913. On a enlevé les déblais comme suit:—

Classe "B", 2,958.64 verges cubes, à 50 centins par verge.	$1,479 32
Inspection	34 25
Coût total	$1,513 57

OSHAWA.

Oshawa, dans le comté d'Ontario, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 34 milles à l'est de Toronto, sur la ligne principale du Grand-Tronc. Il possède plusieurs manufactures importantes. Population, 2,000 habitants.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour faire certaines améliorations au havre, mais les soumissions n'ont pas encore été demandées à cause de la difficulté de faire l'acquisition du terrain et d'établir un passage.

Les améliorations du havre consisteront dans la construction d'un brise-lames ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton, de 900 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur, et d'un mur de soutènement en pilotis, de 400 pieds de longueur. On construira aussi un quai en pilotis avec une superstructure en béton, de 550 pieds de longueur, on causera la diversion du crique du bassin de virage projeté, dans le lac, et on creusera le havre jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous de zéro.

OTTAWA.

Ottawa, la capitale du Canada, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à environ 125 milles de son embouchure.

La drague *Nipissing,* du ministère, a travaillé le long de la face du quai de Booth, du 16 au 21 octobre, creusant un bassin à l'eau basse qui était requis. Une coupe de

74 pieds de longueur sur une largeur de 25 pieds a été pratiquée à une profondeur de 12 pieds.

On a enlevé 390 verges de bran de scie, billots et de dosses, mesure prise sur les chalands, et on a déposé ces déblais dans l'eau profonde à 2 milles de là.

CHANTIERS DE L'ÎLE VICTORIA.

La drague *Nipissing*, du ministère, a travaillé aux chantiers de l'île Victoria, du 26 mai au 12-13 novembre, nettoyant le roc pour le quai projeté.

On a enlevé 217 verges de bran de scie et de dosses, mesure prise sur les chalands, jusqu'à une profondeur de 13 pieds, et on a déposé ces déblais dans l'eau profonde à 2 milles de là.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans le détroit Owen, un bras de la baie Georgienne, à 122 milles au nord-ouest de Toronto. C'est une gare sur le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, et un port d'escale pour les bateaux de la *Dominion Transportation Co.* Il possède un bon havre protégé. Le détroit Owen a douze milles de longueur et est navigable pour les plus grands vaisseaux.

Parmi les industries on compte deux usines de ciment de Portland, des manufactures de chaises, de boulons et écrous, de fer malléable, d'allumettes et de tables, deux tanneries, des manufactures d'articles en bois, de paniers, trois manufactures de machines, des manufactures de roues hydrauliques à turbines, de clôtures en fil de fer, de *tweed* et autres étoffes en laine, trois manufactures d'instruments aratoires, une distillerie, deux briqueteries, deux fours à chaux, une manufacture de poêles, cinq élévateurs à grains, des entrepôts, deux entrepôts frigorifiques, trois fonderies, deux manufactures de fenêtres et de portes, deux moulins à farine, un moulin à farine d'avoine et un moulin à huile de lin. Population, 12,555 âmes.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $46,200 pour le parachèvement du mur de revêtement sur le côté ouest du havre, et le 21 juillet 1912, un contrat pour cet ouvrage a été adjugé à MM. Bishop et Buchanan, pour la somme de $54,785.

On a repris l'ouvrage le 17 mars 1913, et on l'a suspendu pour la saison, le 7 février. On a continué le 13 avril. Cet ouvrage consista à construire presque toute la substructure en pilotis, ayant une longueur totale de 673 pieds sur 20 pieds de largeur. Aucune superstructure n'a été construite. Les travaux avancent lentement. On a donné autorisation de dépenser la somme de $20,000 pour la construction d'un mur de soutènement sur le côté est du havre, et le 19 novembre 1912, un contrat pour ces travaux a été adjugé à MM. Butchart et McDowall pour la somme de $18,000.

L'ouvrage a été commencé le 2 avril et complété le 30 novembre. Il consiste dans la construction d'un mur de soutènement ayant une substructure en pilotis et une superstructure en béton solidement ancré à deux rangs de blocs en béton, et ayant une longueur totale de 418 pieds.

On a autorisé les travaux supplémentaires suivants: $39,610 pour un prolongement aux travaux en pilotis et autres; l'augmentation de ce montant de $431.08; $551 pour 19 pièces d'ancrage additionnelles, et $53 pour ouvrir les égouts. Ces travaux ont été dûment exécutés.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,200 pour réparer la super structure en béton du mur de revêtement sur le côté ouest du havre, le long de la ligne de l'eau, là où il a été endommagé, mais les eaux étant extrêmement hautes, cet ouvrage n'a pas été fait.

On a aussi donné autorisation de dépenser la somme de $4,000 pour réparer, à la journée, l'ouvrage en pilotis sur le côté ouest du havre.

L'ouvrage a été commencé le 1er juillet et complété le 26 août. Il consista à placer une nouvelle moise sur la palée en pilotis pour une longueur de 270 pieds et à placer des tirants en fer et des blocs d'ancrage en béton pour assujettir et renforcer l'ouvrage en pilotis sur une distance de 40 pieds par en arrière, pour une longueur de 270 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $42,451.57.

Dragage.

Le 13 juin dernier, la permission fut accordée à la drague du ministère, *Industry,* de faire du dragage dans le havre et au quai de la *Doric Cement Co.* L'ouvrage fut commencé au quai de la *Doric Cement Co.* le 12 juin, et tout était terminé le 8 juillet. On avait dragué un espace pour former un bassin de virage de 16 pieds de profondeur au-dessous de zéro et assez grand pour tourner un bateau de 350 pieds de longueur, nettoyé la superficie draguée l'année précédente, dragué dans le havre vis-à-vis les quais du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, à une profondeur de 20 pieds pour ces derniers.

30,107 verges cubes, mesure de chaland, ont été enlevées.

PARRY-SOUND.

Parry-Sound, district de Parry-Sound, est situé sur la rive est de la baie Georgienne. Sa population est de 3,500 habitants.

Le commerce principal consiste dans le bois de commerce, une fonderie, et une fabrique de charbon de bois. Sur l'île Parry il y a un grand élévateur à grain. Les compagnies des chemins de fer Garnd-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern ont, à Parry-Sound, des stations et des cours pour le fret, où il se fait un travail considérable. Le bateau *Waubic,* de la *Northern Navigation Co.,* fait escale au port de Parry-Sound pendant la saison de la navigation; il tient une ligne régulière entre Penetanguishene et tous les autres ports intermédiaires de la baie Georgienne. Le tonnage des vaisseaux, qui viennent dans ces endroits ou qui en partent, a été de 123,637 tonneaux en 1912. Les droits de douane perçus ont atteint $156,000 dans cette même année.

Le 21 octobre 1912, un contrat, au montant de $72,000, a été adjugé à R. Robinson, F. L. Walton et Geo. White pour la construction d'un quai et ses abords vis-à-vis les terrains de la *Standard Iron Co.*

C'est un quai de 300 pieds de longueur par 26 pieds de largeur, avec une substructure en bois et une superstructure en béton; les abords de ce quai sont en pierre, ayant 220 pieds de longueur par 115 pieds de largeur.

Les travaux ont été commencés le 1er juin 1913 et continués jusqu'au 30 novembre, alors qu'ils ont été arrêtés pour la saison.

L'ouvrage fait comprend la construction de 300 pieds de quai, en caissons avec remplissage en pierre, la pose de tous les blocs de béton et du mur transversal sur ces blocs.

A cause de la profondeur excessive du dragage sur les lits des caissons, il a fallu remplir ces lits avec de la pierre, et le 3 juillet 1913, on a autorisé de faire cet ouvrage à raison de $1.30 par verge cube.

Montant total payé aux entrepreneurs..	$47,765 01
Inspection..	664 00
Dépense totale pendant l'exercice de 1913-14..	$48,429 01

ÎLE PELÉE.

L'île Pelée, dans le comté d'Essex, est située à l'extrémité ouest du lac Erié, par la latitude 40° 46′ N., longitude 28° 45′ O., à 35 milles environ au sud-est de l'embouchure de la rivière Détroit et à 16 milles au sud de Kingsville, comté d'Essex. 650 habitants. L'île fournit le raisin, le vin, les fruits, le tabac et les produits agricoles. Le sol est remarquablement riche et fertile. On y élève un grand nombre de porcs. Vu la position isolée de cette île, les quais y sont d'une grande utilité aux habitants. Depuis plusieurs années, une ligne régulière de navigation dessert l'île Pelée, trois ou quatre fois par semaine, à moins d'en être empêchée par le gros temps. C'est un port douanier et ses revenus augmentent constamment. Pendant l'exercice 1912-13, le revenu douanier perçu au quai de l'ouest s'éleva à $1,135.62.

A la dernière session du Parlement, on a voté la somme de $3,700 pour réparer les quais-débarcadères sur cette île, et le 10 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser cet octroi, à la journée.

Sur le quai, l'ouvrage fait entre le 2 juillet 1913 et le 22 mars 1914, consista dans des réparations générales au pavé au-dessus des baies entre les piles, et en plaçant trois cordes de pierre dans les abords. De plus, des petites réparations ont été faites à l'entrepôt; un peu de peinturage a aussi été fait à l'entrepôt.

Sur le quai de l'ouest, l'ouvrage a été fait entre le 20 juin 1913 et le 31 janvier et consiste dans la reconstruction générale du pavé et des soliveaux près de l'entrepôt. Des réparations générales ont été faites à l'entrepôt qui a aussi été peinturé. Trois rangs de parements sur chaque face du quai ont été renouvelés à partir de l'entrepôt jusqu'à la ligne du rivage.

On a mis 83 cordes de pierre dans les abords allant aux quais.

Dépense totale pour les deux quais, pour l'exercice courant, $3,627.90.

PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe, est une ville de 3,000 habitants, située sur la péninsule nord-ouest de la baie Georgienne, entre la baie Nottawasaga et la rivière Severn, à 40 milles au nord-ouest de Barrie. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc, d'où l'on expédie une grande quantité de bois de charpente. On y trouve l'une des plus grandes tanneries du Dominion, une fabrique de boîtes, une fabrique de poêles, des scieries et nombre d'autres industries. C'est une station estivale très recherchée.

Le 7 août 1913, le contrat passé avec la *Penetanguishene Dredging Co.*, fut augmenté de manière à couvrir une dépense de $7,844.10 pour le dragage de 52,294 verges cubes, à raison de 15 centins par verge, jusqu'à une profondeur de 14 pieds. L'ouvrage commença le 25 août 1913 et fut continué jusqu'au 21 octobre, lorsque l'outillage étant devenu hors de service fut mis dans le bassin de radoub pour être réparé.

On a dragué 10,361 verges cubes de déblais, mesurés sur place, et les dépenses pendant l'exercice de 1913-14 se sont élevées au chiffre de $1,738.90.

D'après un nouvel arpentage qui a été fait, il reste à draguer 59,740 verges de déblais, mesurés sur place. Ceci comprend 9,000 verges de déblais qui seront jetés par dessus bord et dragués de nouveau.

PETERBOROUGH.

Peterborough, dans le comté de Peterborough, est situé sur la rivière Otonabee, sur les lignes principales du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. Population, 17,000 âmes. Il est aussi sur la route du canal de la Trent-Valley. Il possède plusieurs manufactures importantes, y compris la *Quaker Oats Co.*, la *Peterborough Cordage Co.* et la *Canadian General Electric Co.*

On a donné autorisation de dépenser la somme de $2,500 pour la construction, à la journée, d'un pavillon sur le quai de la rue Georges, et l'ouvrage a été commencé le 1er juillet et suspendu le 4 septembre.

L'ouvrage consista dans la construction d'un pavillon, de 40 sur 24 pieds, mais il n'est pas encore terminé.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer des plans et devis du contrat pour la construction d'une cale-sèche ainsi que des plans et la description du terrain devant être acheté pour ce projet.

Les plans et la description du terrain ont été dûment préparés, et les plans et devis du contrat pour la cale-sèche ont été préparés et envoyés.

La cale-sèche projetée aura 44 sur 175 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $2,724.32.

PICNIC-ISLAND.

Dragage.

Cette île se trouve à environ 1½ mille à l'ouest de la ville de Little-Current, et une grande scierie, où se fait un chargement considérable de bois, est située sur cette île. L'expédition consiste entièrement en bois qui est envoyé dans des barges, s'élevant à environ 40,000,000 pieds B.M. par année, d'une valeur de $1,000,000. Le dragage n'a aucun rapport avec l'industrie de l'île Pique-Nique et les travaux sont ainsi désignés à cause de sa proximité.

Le but de ces travaux est d'améliorer la route commerciale ordinaire du chenal nord du lac Huron dont les principales conditions l'affectant, sous forme d'eau peu profonde, se trouvent dans le voisinage de Little-Current. La partie du chenal que l'on améliore a environ 5,000 pieds de longueur sur 300 de largeur et d'une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

Le 9 mai 1910, un arrêté en Conseil a été passé acceptant la soumission de la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.*, de Toronto, Ont., pour le dragage d'un chenal pour les bateaux à vapeur, vis-à-vis l'île Pique-Nique. Les travaux durèrent pendant les saisons de 1910-11-12. Le 3 mai, les travaux ont été commencés et continués jusqu'au 1er octobre et on a enlevé 56,495·4 verges cubes de pierre à chaux au taux de $1.70 la verge.

Dépense totale chargée au montant voté, $96,492.28.

PICTON.

Picton, chef-lieu du comté de Prince-Edouard, est situé sur la baie de Quinté. 3,500 habitants. On y trouve plusieurs installations pour la préparation de conserves, et c'est un point d'expédition important où font escale régulièrement les bateaux de toutes les lignes de navigation entre Toronto et Montréal.

Le 11 avril, on accorda à MM. Fallon, Frères, la permission de reprendre les travaux de dragage à cet endroit, car on leur avait accordé un contrat, le 5 septembre 1912, à raison de 17 centins par verge cube, classe " B ", mesurée sur place.

Les travaux furent recommencés le 31 mai et terminés le 25 octobre. On a dragué les abords du havre sur un espace de 300 pieds de largeur et 1,750 pieds de longueur sur le côté ouest, et 1,980 pieds de longueur sur le côté est, ainsi qu'un chenal de 2,845 pieds de longueur et 180 à 420 pieds de largeur, dans le havre.

888,648 verges cubes mesurées sur place, de déblais classe "B", furent draguées au cours de la saison.

Dépenses totales pour 1913-14: **$18,763.34.**

PIKE-CREEK.

Pike-Creek, dans le comté d'Essex, est un village sur la rive sud du lac Saint-Clair et est situé sur l'embranchement London et Windsor, du Grand-Trone. Il se trouve à dix milles à l'est de Windsor et a une population d'environ 200 habitants.

L'agriculture est la principale industrie, quoique la pêche soit considérable.

Le 24 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $760.00 pour des réparations et le renouvellement des travaux de protection en pilotis.

L'ouvrage a été fait entre le 2 septembre et le 8 novembre et consiste dans le renouvellement de 50 pieds de palée en pilotis sur le côté ouest de l'entrée du havre, avec du pin de 8 sur 8 pouces et de 12 pieds de longueur, assujetti fortement à travers les moises aux pilotis de support, enfoncés de distance en distance en arrière, au moyen de tirants de 1 pouce.

Le reste du lambrissage a aussi subi de légères réparations sur les côtés de l'est et de l'ouest de l'entrée.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, on employa environ 6,359 pieds m.p. de pin jaune et 690 livres de fer.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14: $759.90.

POINTE-EDOUARD.

Le village de Pointe-Edouard, est situé à la source et sur la rive est de la rivière Saint-Clair, dans le comté de Lambton, près Sarnia, et à 61 milles à l'ouest de London. C'est le terminus du Grand-Tronc, un port douanier, et le principal point d'escale pour les cinq steamers de la Compagnie de navigation du Nord, qui chargent et déchargent leurs marchandises dans les vastes hangars de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. On fait usage d'outillage moderne en ce lieu pour le déchargement du minerai de fer de la *Hamilton Iron and Steel Company.*

Jusqu'au 7 juillet 1913, quand l'élévateur à grain du Grand-Tronc a été brûlé, 3,500,000 boisseaux de grain ont passé ici. C'est un des endroits les plus importants pour l'expédition des marchandises manufacturées allant de l'est à l'ouest. Une quantité considérable de bois et de charbon a été transportée ici au cours de l'exercice.

Pendant la saison 1912-12, 559 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage total de 556,973 tonnes. Le revenu a atteint la somme de $200,000 par année.

Il se fait un commerce considérable de pêcheries, la valeur des produits de la pêche, pendant la dernière saison, s'élevant à environ $50,000.00.

Le 27 avril 1910, un ordre en Conseil a été passé accordant à la *Oadwell Sand and Gravel Co.,* de Windsor, Ont., le privilège exclusif de draguer les matériaux devant être enlevés afin de maintenir la profondeur d'eau à au moins de 21 pieds, à l'endroit opposé aux cales de Pointe-Edouard, à condition que la dite compagnie soit autorisée à disposer des déblais enlevés pour ses propres besoins.

Au cours de la dernière saison, 66,300 verges cubes de sable et de gravier ont été enlevées, du 12 avril 1913, au 10 janvier 1914, selon les termes de l'arrangement.

Une batture considérable, ayant une profondeur de pas plus de 12 à 16 pieds, s'est formée près des quais de la compagnie du Grand-Tronc, à Pointe-Edouard, et devrait être enlevée de bonne heure cette saison afin de ne pas nuire à la navigation.

Au cours de la dernière saison, 66,025 verges cubes de sable et de gravier furent enlevées par la *Cadwell Sand and Gravel Co.,* de Windsor, Ontario, de la rivière Sainte-Claire vis-à-vis Pointe-Edouard et Sarnia, Ont.

Les travaux furent en cours du 12 avril 1913 au 10 janvier 1914.

L'ouvrage fut fait en conformité avec un arrêté en Conseil, en date du 27 avril 1910, accordant à cette compagnie le privilège exclusif de faire le dragage voulu pour maintenir une profondeur d'au moins 21 pieds d'eau vis-à-vis Pointe-Edouard, à condition que la compagnie puisse disposer des substances draguées pour son propre usage.

Le coût total de l'inspection a été de $1,110.90.

PORCUPINE.

Porcupine est une ville minière sur l'embranchement Porcupine du chemin de fer Timiskaming et Northern-Ontario, et située à l'extrémité nord du lac Porcupine.

La navigation par yatchs à gazoline est assez considérable sur ce lac.

Un quai en pilotis, ayant une approche de 12 par 240 pieds de longueur et une tête de 33 par 40 pieds, fut construit pendant l'été de 1912. La débâcle du printemps de 1913, détruisit presque complètement cette structure.

Le parlement vota $1,000 pour des réparations. Du 1er au 8 mai, $50.30 furent dépensés pour la main-d'œuvre et $61.13 pour les matériaux. Le 25 août des réparations furent commencées, consistant dans l'enlèvement du plancher, l'incorporation de caissons chargés de pierres dans l'approche en pilotis, l'addition d'une approche en caissons de 48 pieds et la reconstruction d'une tête de quai en caissons, dans une nouvelle position. Les travaux à Porcupine et South-Porcupine furent faits concurremment et par intermittences au cours de septembre et d'octobre.

Les dépenses totales furent de $1,123.67 divisées comme suit:—

Liste de paye..	$633 38
Comptes..	473 64
Déboursés..	16 65

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, une ville de 20,000 habitants, est située sur la rive ouest du lac Supérieur, dans le district de la baie du Tonnerre. Port-Arthur et Fort-Williams s'unissent du côté sud; ce sont les deux principaux ports canadiens sur le lac Supérieur, et ils marquent le point terminal ouest de la navigation des Grands lacs.

Port-Arthur est situé sur la ligne principale du Pacifique-Canadien et est le terminus sur le lac Supérieur du chemin de fer Canadien-Nord. C'est un port de douane où font escale les vapeurs de la *Canadian Pacific and Northern Navigation* et des vapeurs transportant les voyageurs et des marchandises de Chicago, Duluth et autres ports des Etats-Unis.

Une quantité considérable de grains venant de l'Ouest sont transportés à Port-Arthur pour être expédiés à l'est par bateaux et voie ferrée. Pour l'aicommodement de ce trafic il y a six élévateurs ayant une capacité totale de 16,000,000 de minots.

Entre autres, les compagnies suivantes ont installé leurs établissements à Port-Arthur: *Western Dry Dock and Shipbuilding Co., Canadian Northern Coal and Ore Dock Co., Pigeon River Lumber Co.*, et la *Atikokan Iron Co.* C'est le centre d'un immense commerce de bois, consistant principalement en pilotis, en dormants de chemins de fer et en bois de pulpe. C'est aussi un point de transbordement pour les rails, le ciment, les machines agricoles, le fret, etc., expédié vers l'Ouest, et plusieurs grandes compagnies d'entreprenenrs y ont établi leurs bureaux principaux.

Les chiffres suivants, pour l'année 1913-14, donnent une idée de l'importance de ce port d'expédition:—

Grain expédié..	62,000,000 de minots.
Charbon reçu..	1,010,000 tonnes.
Charbonniers employés pour ce charbon..	152
Recettes des douanes..	$1,044,829.45
Bateaux arrivés..	1,592
Tonnage..	3,333,212
Equipage..	53,683

La *Western Dry Dock and Shipbuilding Co.* a construit 7 bateaux, dont un de 9,000 tonnes. Ils ont aussi réparé 33 bateaux à l'intérieur de leur bassin de radoub et environ 200 au dehors.

Les travaux suivants ont été faits à Port-Arthur, par le département, au cours de l'année 1913-14:

Brise-lames de Bare-Point.

Les travaux du brise-lames en pierres de Bare-Point, commencés depuis septembre 1911, ont été repris pour la saison le 10 mai 1913.

Ce brise-lames, aura, lorsqu'il sera terminé 3,200 pieds de longueur, une largeur au niveau de l'eau, de 48 pieds, et une hauteur de 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Les côtés ont une pente de 1½ à 1; la profondeur de l'eau varie de 10 à 29 pieds. Cette construction est en pierres brutes et consiste en un centre en pierre de carrière s'élevant jusqu'à 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau, ayant les côtés et le sommet recouverts de grosses pierres pesant de 6 à 10 tonnes.

En 1913, l'extrémité du rivage fut avancée du point 16/00 jusqu'au point 24/50; la pierre étant déversée des chars venant sur une structure temporaire en chevalets.

L'ouvrage sur l'extrémité extérieure fut continué au moyen de chalands plats et de chalands à grues. Environ 240 pieds ont été approximativement terminés et les autres 500 pieds ont été remplis jusqu'à 10 pieds du niveau de l'eau.

Le fond étant peu résistant, il se fit un tassement considérable sur les 1,400 pieds extérieurs ce qui retarda beaucoup les travaux.

Les opérations furent closes pour la saison, le 24 décembre 1913.

La quantité de pierre placée en 1913-14 est la suivante:—

Centre en pierre de carrière..	95,560 tonnes.
Grosses pierres (6 à 8 tonnes)..	74,183 "

Le 9 octobre 1913, des plans et un devis furent faits pour un prolongement de ce brise-lames qui aura 2,500 pieds de longueur et d'une construction semblable à celle qui est actuellement sous contrat.

Prolongement du nouveau brise-lames.

L'ouvrage connu sous ce nom a été construit pour protéger la partie sud du havre à partir des quais à charbon du Canadian-Northern, jusqu'au nouvel élévateur du gouvernement. Il consiste en une superstructure en béton sur une substructure de caissons en bois. Le tout est construit sur une fondation en pilotis garnie de pierres perdues sur les deux côtés. Sa longueur, comprenant la pile de tête à l'extrémité sud, est de 2,730 pieds, sa largeur est de 30 pieds et sa hauteur au-dessus du niveau moyen de l'eau basse est de 8 pieds.

Ce prolongement a été construit par la *Thunder Bay Contracting Co.*, de Port-Arthur, à l'entreprise.

La fondation en pilotis a été enfoncée et récépée à l'élévation convenable, 22 pieds et 6 pouces au-dessous du niveau de l'eau, pendant février et mars 1913. On commença aussi la construction des caissons. L'ouvrage fut repris le 5 mai, aussitôt que possible après la débâcle. Un outillage considérable fut employé et les opérations avancèrent rapidement. Tous les caissons au nombre de 28 ont été construits et placés avant le 8 septembre. La superstructure en béton fut commencée le 15 juillet et terminée le 10 octobre 1913. La pose des pierres perdues (riprap) fut commencée en mai et terminée le 2 décembre 1913, après quoi l'ouvrage fut accepté et le paiement final fait.

En dépit des difficultés que présentait la position exposée du brise-lames, l'ouvrage fut fait dans l'espace de 10 mois et a une belle apparence.

Des plans et un devis pour un deuxième prolongement au même brise-lames furent préparés et envoyés le 22 octobre 1913. Ce prolongement est du même genre que la partie achevée et aura 2,540 pieds de longueur.

Dragage.

Un contrat accordé à M. W. E. Phin, de Hamilton, Ont., couvre les agrandissements et améliorations du havre principal par dragage. Cet ouvrage fut commencé le 26 juin et suspendu pour l'hiver le 13 décembre 1913.

Le dragage suivant avait été fait pendant cette saison:—

La partie sud du havre principal, entre les quais à charbon du Canadian-Northern et l'élévateur Thunder-Bay, a été élargi de 585 pieds à 1,185 pieds sur une distance de 1,800 pieds. On a enlevé 274,503 verges cubes, mesurées à bord des chalands.

Le chenal d'entrée n° 2, en face de l'élévateur Thunder-Bay a été agrandi par le dragage d'une pièce triangulaire afin de donner accès au bassin combiné entre l'élévateur du gouvernement et l'élévateur de Davidson et Smith. La partie draguée a une largeur de 490 pieds à la base et une hauteur perpendiculaire de 2,300 pieds. La quantité enlevée a été de 147,763 verges cubes, mesure de chaland.

Dans ces deux cas la profondeur atteinte a été de 25 pieds au-dessous du zéro de l'échelle.

Le chenal allant à l'élévateur King a été élargi de 400 à 500 pieds sur toute sa longueur, une distance de 2,800 pieds. La profondeur atteinte a été de 22 pieds et la quantité enlevée a été de 106,528 verges cubes, mesure de chaland.

Les substances enlevées ont été du sable et de la glace. Deux dragues à cuiller, la *Kennaquhaie* et la *Chief* ont été employées et la longueur moyenne du halage a été de 2 milles.

Ce contrat a été donné sur une base de tant par verge cube, mesurée à bord des chalands. La quantité totale enlevée pendant la saison a été de 528,794 verges cubes à 13 centins par verge.

Au cours de l'hiver dernier des sondages et des forages ont été faits dans le havre pour contrôler l'ouvrage fait et pour les prolongements projetés.

Ce contrat doit être fini le 1er juillet 1914; la quantité totale autorisée est de 942,000 verges cubes.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1913-14, ont été de $69,731.22.

Bassin combiné entre l'élévateur du gouvernement et l'élévateur de Davidson et Smith.

Un contrat qui avait été accordé par le ministère du Commerce et de l'Industrie à la *Great Lakes Dredging Co.*, de Port-Arthur, pour le dragage d'un bassin de 100 pieds à l'élévateur du gouvernement construit par la Commission du grain pour le Canada, a été transféré au ministère des Travaux publics, et ce contrat a été augmenté pour comprendre le dragage de 175 pieds de largeur et faire un bassin combiné entre l'élévateur du gouvernement et l'élévateur de Davidson et Smith.

Cet ouvrage, qui était nécessaire pour donner accès à ces élévateurs, fut commencé le 22 septembre et terminé le 6 novembre 1913. Le bassin terminé a 1,670 pieds de lngueur et 175 pieds de largeur, et 25 pieds au-dessous du zéro de l'échelle. Les déblais dragués étaient de la glaise et du sable.

La drague hydraulique *Shuniah* a été employée et a enlevé 163,603 verges cubes de déblais, mesurées sur place; les substances draguées ont été employées au remplissage des propriétés adjacentes. La drague à cuiller *N° 6,* fut aussi employée pour faire du nettoyage en face du quai de l'élévateur du gouvernement et a enlevé 3,131 verges cubes, mesurées sur place. On a dragué, en tout, 166,734 verges cubes, mesurées sur place, à 25 centins par verge. Le montant autorisé était de 200,000 verges cubes. Les sondages nécessaires, coupes transversales, etc., furent maintenus pendant l'exécution de l'ouvrage.

En mars 1914, de nouveaux sondages furent faits dans ce bassin et on s'aperçut qu'il faudra y faire du nouveau dragage, à cause du remplissage qui s'y est fait.

PORT-BRUCE.

Port-Bruce est situé à l'embouchure du ruisseau de la Barbotte, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, et à environ 5 milles au sud d'Aylmer. 150 habi-

tants. Il est entouré d'un riche district agricole. Sa principale industrie consiste dans la pêche, et à ce point de vue, il occupe une position importante.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $7,000.00 pour le prolongement du quai de l'ouest, et le 10 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser cet octroi.

On n'a pu se procurer le bois requis qu'après un délai considérable parce que ce port se trouvant à cinq milles du chemin de fer le plus proche, il est pour ainsi dire obligatoire de transporter par la route fluviale une quantité aussi considérable de bois.

On a commencé les travaux le 3 septembre et ils ont été suspendus le 24 du courant.

L'ouvrage consista dans la construction d'un caisson en bois à parement fermés de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur. On a tenté d'immerger ce caisson pour le mettre en place, pendant la fin d'octobre et le commencement de novembre, mais on n'a pu réussir à cause du mauvais temps; on n'a pas pu faire le bassin requis.

Le dragage fait par la drague du gouvernement *Sir Richard* a été inutile parce que le bassin se remplissait régulièrement à mesure qu'il était en partie creusé. On abandonna le projet de creuser ce bassin, l'automne dernier, parce que la drague était requise à Fort-Burwell, et le caisson a été alors placé pour l'hiver dans le bassin de rivage du havre intérieur. Tous les matériaux nécessaires pour compléter ce caisson, y compris la pierre à remplissage, ont été achetés et emmagasinés sur les lieux des travaux.

L'extrémité du large du quai de l'ouest, qui n'avait pas de pavé, a été, jusqu'à présent, couverte avec du châtaigner de 3 pouces, sur une longueur de 90 pieds.

On a acheté, pour l'exécution des travaux ci-dessus, les matériaux suivants dont une partie est sur les lieux pour le parachèvement du caisson mentionné plus haut:—

Environ 117,084 pieds m.p. de bois et 12,215 livres de fer.

Dragage.

En vertu d'une autorisation datée du 26 avril et du 29 juillet 1913, 34,250 verges cubes de glaise, de sable et une petite quantité de pierres, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées par la drague du gouvernement *Sir Richard,* en creusant l'entrée du chenal entre les quais, en agrandissant le bassin de virage dans le havre intérieur et en creusant un bassin pour poser le caisson en bois mais qui a dû être abandonné comme expliqué plus haut.

Le dragage a été fait jusqu'à 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, dans le havre intérieur, et à 13 pieds dans le chenal entre les piles et à l'entrée de ce chenal. Le chenal, ainsi complété, a une largeur de 50 pieds.

Les travaux durèrent du 11 juillet au 26 août et du 6 octobre jusqu'au 15 novembre dernier.

Dépense totale pour l'exercice courant: $6,163.35.

PORT-BURWELL.

Le village de Port-Burvell, dans le comté d'Elgin, est situé à l'embouchure de la petite rivière de la Loutre, sur la rive nord du lac Erié, à 22 milles à l'est de Port-Stanley. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et un havre de refuge, à 51 milles du port d'Ashtabula, Ohio, avec lequel Port-Burwell fait un commerce considérable. Le bateau qui fait le service du transport des wagons de la *Pennsylvannia Ontario Transportation Company,* entre ce port et Ashtabula, a transporté ici pendant la saison de 1913 11,943 wagons contenant 948,971 tonnes et livra à la *Pennsylvannia C mpany* à Ashtabula, 97 wagons représentant un tonnage de 2,219 tonnes de marchandises générales. 450 habitants environ. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1913-14 se sont élevés à environ $203,441.04.

On fait en cet endroit un petit commerce de pêche qui a rapporté environ $75,000.00 de valeur. C'est aussi une place d'été.

Le 24 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $4,000.00 pour la construction d'un débarcadère public à l'extrémité intérieure du havre et pour réparer les piles. Une dépense de $2,030 a été subséquemment autorisée pour finir les travaux entre le bout intérieur du brise-lames et les piles actuelles, à l'est de celles-ci, avec des travaux de protection en palée de pilotis.

Les travaux ont été commencés le 5 août 1913, et ont été suspendus le 31 du courant.

L'ouvrage consiste à renouveler les pièces de parements défectueuses et le pavé sur la pile de l'ouest; à construire un débarcadère en pilotis de 185 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur au bout intérieur du havre, et à construire un prolongement de 63 pieds au mur en pilotis à l'entrée extérieure du havre avec une palée de pilotis en chêne blanc de 12 sur 12 pouces.

On employa dans l'exécution des travaux ci-dessus environ 27,850 pieds m.p. de chêne blanc et 30,119 pieds, m.p. de pin et d'autre bois, 2,270 pieds linéaires de pilotis et 4,080 livres de fer.

Brise-lames.

485 pieds de superstructure et 100 pieds de la substructure complétant ainsi ces travaux, ont été construits en vertu d'un contrat passé avec M. M. J. Hogan, de Port-Colborne.

Dragage.

Du 9 avril au 8 juillet et du 30 novembre au 27 décembre 1913, la drague du gouvernement *Sir Richard* a été employée à élargir et creuser l'entrée extérieure du chenal entre les quais, dans le bassin de virage et à former un chenal du havre principal jusqu'au nouveau débarcadère construit dernièrement à l'extrémité intérieure du havre.

Entre le 18 juin et le 19 septembre 1913, la drague *Meade* de la *C. S. Boone Dredging Co., Ltd.,* a été employée à élargir et à creuser le chenal de l'entrée extérieure.

Les quantités totales enlevées par les deux dragues pendant les périodes mentionnées sont de 94,949 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de glaise, de sable et de terre, dont 49,650 verges cubes furent enlevées par la drague du gouvernement.

Dépense totale pendant l'exercice 1913-14 est $65,509.47.

Au cours de la dernière saison, 94,949 verges cubes d'alluvions, de sable et de glaise furent enlevées dans l'agrandissement et le creusage du chenal d'entrée extérieur, du chenal entre les quais et du bassin de virage, ainsi que dans le creusage d'un chenal entre le havre principal et le nouveau quai construit à l'entrée intérieure du havre.

L'ouvrage a été fait par la drague du gouvernement, *Sir Richard*, entre le 9 avril et le 8 juillet et entre le 30 novembre et le 27 décembre 1913, et par la drague *Meade*, appartenant à la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.*, entre le 18 juin et le 19 septembre 1913.

La drague *Sir Richard* a enlevé 49,150 verges cubes, mesure de chaland, et la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.*, a enlevé 45,299 verges cubes, mesure de chaland.

A la fin des travaux les profondeurs sûres dans les différentes parties du havre, étaient les suivantes:—

Dans le chenal d'entrée extérieur, 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une largeur de 250 pieds. Dans le chenal entre les quais, 17.3 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse, sur une largeur de 75 pieds. Dans le bassin de virage, 14.3 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une largeur de 100 pieds. Dans l'approche du quai, 12 pieds au-dessous de l'eau basse sur une largeur de 25 pieds.

Le coût de l'ouvrage fait à l'entreprise par la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*, a été de $12,862.29.

PORT-FINDLAY.

Port-Findlay est le nom donné au quai du gouvernement situé sur la rive nord (terre ferme) du chenal Saint-Joseph de la rivière Sainte-Marie, en face de Richard's-Landing, environ 27 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie. Le bureau de poste le plus rapproché est McLennan, à 2 milles de distance, et la station de chemin de fer la plus rapprochée est Desbarats, sur le Pacifique-Canadien, 8 milles à l'est. La campagne avoisinante est très productive et une grande quantité de produits agricoles, quelques centaines de têtes de bétail et des marchandises générales sont transportées par bateau.

La permission fut accordée, en juin 1913, de dépenser un montant de $900, à la journée, pour faire des réparations au quai du gouvernement.

Les travaux furent commencés le 14 juillet et terminés le 27 octobre 1913. L'ouvrage consistait en réparations générales aux moises du quai et en la construction d'une allonge à l'entrepôt, de 22 pieds de largeur et 40 pieds de longueur, pour servir d'étable et d'abri pour le bétail qui attend le bateau. Cette bâtisse a été bien construite et proprement peinturée. On a employé dans sa construction 14,100 pieds de bois, 620 livres de fer, 15 gallons de peinture et 13,000 bardeaux, à un coût total de $899.93.

PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 60 milles à l'est de Toronto, sur la voie du Grand-Tronc, du Nord-Canadien et du Pacifique-Canadien. Un steamer fait le service entre cette place et Montréal, un service deux fois la semaine et un autre avec Rochester, quotidiennement. Les industries comprennent des usines de conserves, d'articles émaillés, de tuyaux d'égouts en fer et des pièces de connexions en fer et des marchandises de plomberie; des tanneries, une fonderie, une manufacture de limes, des moulins à farine, des usines de poterie, des briques rouges, un moulin à raboter, des usines de machines, de grande serres-chaudes, des manufactures de voitures et d'instruments aratoires, des manufactures de caoutchouc et de cuir, de tapis en bois et en acier, et de cordons de chaussures en cuir. C'est une splendide localité pour la culture des fruits. Population, 5,089 âmes.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $4,000 pour des réparations au quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 17 juin et complété le 5 décembre. Il consista comme suit:—

Quai de l'est.—A partir du nord du quai en béton de 200 pieds, deux parties ont été réparées avec des madriers de 3 sur 10 pouces; une de 29 sur 12 pieds et l'autre, de 27 sur 14 pieds; on a rempli un espace derrière le quai en béton, de 200 pieds de longueur sur 5 pieds au sommet, avec de la pierre et de la brique au fond et de la cendre sur le sommet, le rendant ainsi sûr; on a réparé une autre partie, de 42 sur 12 pieds en employant de vieux et de nouveaux matériaux, ainsi qu'une partie, de 38 sur 12 pieds, avec de vieux madriers encore bons. On a reconstruit une partie d'environ 120 pieds sur 30, là où se trouvait l'entrepôt, du niveau de l'eau en montant,eton a placé le hangar à environ 140 pieds plus au sud; on y posa partout des allèges et des planchers nouveaux, et on éleva une partie du toit, de 23 pieds sur 22, à l'extrémité nord du hangar pour former un demi-étage pour loger le gardien du havre. On a reconstruit une partie du quai, de 110 pieds sur 16, à partir de l'eau en montant pour la fondation du côté est du hangar. On a posé un nouveau pavé, de 20 pieds sur 16, sur le côté est du quai vis-à-vis de l'endroit où se trouvait le hangar, et sur une autre section, de 45 sur 16 pieds sur l'extrémité est vis-à-vis du hangar actuel; on a construit des garde-corps, de 204 pieds de longueur, sur le côté est de la partie élevée du quai, au nord du phare, afin de faciliter l'accès au phare, dans le mauvais temps; on a réparé l'extrémité sud

du quai de l'est, sur 26 pieds par 30; on a placé 5 nouveaux pilotis en chêne blanc et replacé et renouvelé 6 vieux pilotis.

On a posé un nouveau pavé sur le côté est du quai du centre, sur 16 pieds par 16.

On a posé un nouveau pavé, de 250 pieds sur 14, sur le quai du côté ouest du nouveau havre, à partir de l'élévateur à grains jusqu'à la fonderie. On a amélioré l'extrémité nord du nouveau havre, sur une longueur de 425, afin de le rendre sûr pour les piétons, et sur une longueur de 600 pieds au côté est; on a fait d'autres petites réparations.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la construction d'un mur de revêtement; les soumissions ont été demandées, mais l'ouvrage n'a pas encore été adjugé.

Ces travaux consisteront dans la construction d'un mur de 645 pieds de longueur sur 16 de largeur, ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton, de 3 pieds de largeur au sommet et 5 pieds de largeur à la base.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $3,999.89.

Dragage.

Le 26 avril et le 14 mai, la permission fut accordée à R. Weddell Co., d'exécuter du dragage à cet endroit, à raison de 23 centins par verge cube, mesure de chaland.

L'ouvrage fut commencé, le 29 avril et terminé le 14 mai. On a dragué les abords du havre sur une longueur de 660 pieds et une largeur de 80 pieds.

10,000 verges cubes, mesure de chaland, furent enlevées.

Dépense totale pour l'exercice financier 1913-14: $2,371.28.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan, comté de Norfolk, est situé sur la rive nord du lac Erié, dans la baie intérieure de Long-Point, à 21 milles de Simcoe. Population, environ 1,000 âmes. C'est un port d'entrée et une station estivale très fréquentée et l'on expédie beaucoup de poisson de ce lieu. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc. Un grand nombre de chaloupes à vapeur et de remorqueurs d'un faible tirant d'eau, se servent des quais continuellement, plus particulièrement pendant la saison d'été. C'est un havre de refuge pour les vaisseaux de ce genre. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1912-13, se sont élevés à $2,769.81.

Le 11 juillet dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $800 pour faire des réparations requises au débarcadère.

Les travaux ont été commencés le 14 août et ont été suspendus le 30 août dernier.

L'ouvrage consista à poser et à niveler le remplissage des abords et à couvrir ceux-ci avec du gravier. On a posé un nouveau pavé sur une grande partie de l'extrémité du large du quai; des pièces de parements ont été renouvelées et des réparations générales ont été faites au reste du quai et aux piles en béton détériorées par l'érosion.

On a employé dans l'exécution de ces travaux, 12,935 pieds B. M. de bois et 450 livres de fer.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $800.00.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley, dans le comté d'Elgin, est un havre de refuge important sur la rive nord du lac Erié, à l'embouchure du ruisseau de la Chaudière, dans le comté d'Elgin, à 8½ milles par voie ferrée au sud de Saint-Thomas, et à 23½ milles au sud de London. C'est le terminus du chemin de fer Père-Marquette et de la *London and Lake Erie and Transportation Company.* C'est une station estivale très fréquentée. Sa population, d'environ 750 âmes, est considérablement augmentée l'été. Un grand traversier charbonnier, appartenant à la *Lake Erie Coal Company,* de Walkerville, Ontario, pou-

vant transporter 30 wagons, d'une capacité de 100,000 livres chacun, fait le service entre Port-Stanley et Conneaut, Ohio, effectuant en moyenne deux allées et venues en 30 heures. Pendant la saison de 1913, 652,894 tonnes de charbon et de marchandises mixtes ont été reçues dans ce port, par le traversier, et sur ce total il y avait 617,080 tonnes de charbon. C'est un port de douane, dont le revenu s'est élevé durant l'année dernière environ à $79,411.15. C'est le lieu de pêche le plus important du lac Erié, 16 remorqueurs étant employés dans cette industrie, et pendant le dernier exercice plus de 5,500,000 livres de poisson ont passé par le quai, représentant une valeur de $250,-000.00. C'est un port d'escale régulier pour trois lignes de navigation, transportant beaucoup de marchandises. On y trouve un élévateur qui commande 250,000 minots en moyenne de grains durant la saison de 1913. Les vaisseaux entrant dans ce port ont un tirant d'eau maximum de 18 pieds.

Pendant la saison de 1912-13, 531 bâtiments sont entrés dans le port avec un chargement collectif de 683,545 tonnes de marchandises. Outre les importations ci-dessus mentionnées, on transporte à ces quais le bois de construction, les traverses, les poteaux de clôture et des marchandises générales.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $132,000.00 pour des améliorations au havre, et le 10 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser à la journée, le montant de $17,500.00 pour reconstruire en partie le quai de l'ouest et pour exécuter des réparations générales aux quais.

Quai de l'ouest.

On a reconstruit entièrement 160 pieds de ce quai avec une palée en pilotis à parements fermés pour la substructure, liés fortement avec des pilotis d'ancrage en arrière de la structure, et avec du remplissage en pierre. La superstructure consiste en des murs renforcés en béton de 12 pouces liés ensemble au moyen de traversines renforcées et pavés avec un plancher *granolithic* de 6 pouces posé sur un remplissage bien tassé de pierre et de gravier. De plus, 100 pieds de la substructure de ce quai ont été pour ainsi dire renouvelés de la manière déjà décrite et une partie du vieux quai a été excavée jusqu'au niveau d'eau basse, sur une longueur de 240 pieds.

On a en main actuellement assez de matériaux pour compléter la reconstruction, la saison prochaine, des 340 pieds de ce quai.

Le pavé, les soliveaux et quelques pièces de parements ont été renouvelés sur une longueur de 200 pieds, et d'autres petites réparations ont été faites à la partie en bois de ce quai.

Quai de l'est.

On a commencé, sur 487 pieds de la superstructure, à démolir ce quai avant de l'enlever complètement, pendant cette saison, et une partie de la pierre ainsi obtenue a été émmagasinée pour être employée dans la reconstruction du quai de l'ouest.

Les travaux, y compris les réparations et le renouvellement, ont duré du 1er mai 1913 jusqu'au 31 du courant.

Brise-lames du sud-ouest.

Le contrat pour ces travaux a été adjugé à M. M. J. Hogan, de Port-Colborne, Ont., le 30 décembre 1911, pour la somme de $210,376 et au commencement du présent exercice, 400 pieds de la substructure ont étté complétés. On a repris l'ouvrage le 1er avril et on l'a suspendu pour la saison, le 27 septembre, quand la substructure a été parachevée. De plus, 880 pieds linéaires de blocs d'empattement pour la superstructure ont été construits sur le rivage pour être employés la saison prochaine.

Le 2 août dernier, on a reçu un avis approuvant le changement d'après lequel des blocs d'empattement en béton étaient substitués à la masse de béton couverte de fer

plaqué sur la superstructure de ces travaux, avec l'entente qu'une réduction de $10,000 serait faite à cause de ce changement.

Le progrès sur ces travaux n'a pas été tout à fait satisfaisant, mais il n'y a aucune raison de croire que l'entrepreneur ne peut pas finir l'ouvrage pendant l'extension de temps demandée, avec une température ordinaire.

Dragage.

On a reçu l'autorisation datée du 8 avril et du 18 juin 1913, de finir le contrat nº 9140 entre la *Windsor Dredging Company* et le ministère. L'ouvrage a été commencé le 1er avril et cessa le 24 juin dernier et durant ce temps 58,961 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable, de vase et de glaise ont été enlevées en creusant une partie du chenal à l'entrée extérieure jusqu'au chenal entre les quais, à une profondeur de 20 pieds au-dessous le niveau de l'eau basse, et en creusant une partie considérable du havre intérieur à une profondeur de 19 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $80,169.59.

Dragage.

Au cours de la dernière saison, 58,961 verges cubes, mesure de chaland, de sable, d'alluvions et de glaise ont été draguées dans ce havre. L'ouvrage fut fait par la drague *Peltier* de la *Windsor Dredging Co.* en continuation de son contrat.

Le but de ces travaux était de maintenir une profondeur suffisante pour le trafic de l'endroit.

A l'entrée extérieure du chenal, une étendue de 530 pieds de longueur et 300 pieds de largeur a été draguée jusqu'à 22 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Le chenal entre les quais a été dragué sur une largeur de 55 pieds à une profondeur de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et le bassin de virage dans le havre intérieur a été dragué sur une largeur de 275 pieds à une profondeur de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. A la fin du dragage, les profondeurs sûres dans les différentes parties du havre étaient les suivantes:—

Bassin de virage, 19 pieds au-dessous de l'eau basse.

Chenal à partir de l'extrémité extérieure des quais jusqu'à l'entrée extérieure, 18·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Entrée extérieure du chenal, 20 pieds au-dessous de l'eau basse.

Le dragage fut commencé le 1er avril et terminé le 24 juin 1913.

Le coût de l'ouvrage a été de $16,056.77.

PROVIDENCE-BAY.

Providence-Bay est situé sur la rive sud de l'île Manitoulin, lac Huron, environ 25 milles au sud-est de Gore-Bay, c'est le seul port de cette côte. La population est d'environ 300 habitants, employés à l'agriculture et à la pêche; ces deux industries sont assez importantes et deux ou trois remorqueurs de pêche y ont leurs quartiers. Les bateaux à passagers y arrêtent en allant à Owen-Sound aux ports intermédiaires et en revenant.

L'ouvrage consistait en un prolongement de 294 pieds et 6 pouces, du quai actuel Au début, ce prolongement fut destiné à être entièrement en caissons et un contrat fut accordé, en 1910, à C. H. Sherwood, pour sa construction. Cet entrepreneur eut cependant de telles difficultés, à cause du mauvais temps, qu'il demanda d'être dégagé de son contrat. Un caisson de 60 x 20 pieds, qu'il avait mis en place et rempli de roc, fut démoli et dérangé par la tempête. Le ministère consentit à le dégager de son contrat et à payer le coût de la main-d'œuvre et des matériaux qui avaient été

employés. Le caisson construit par M. Sherwood se trouvait dans une position tellement désavantageuse qu'il était impossible de le réparer ou de continuer sa construction. On adopta alors l'expédient d'enfoncer des pilotis jointifs de chaque côté et de les relier ensemble avec des tirants en fer passant à travers les sommets du caisson. On remplit ensuite le tout de pierre, utilisant ainsi l'ouvrage démoli comme remplissage. Cet ouvrage en pilotis forme la partie intérieure de l'ouvrage et a 20 pieds de largeur par 94 pieds et 6 pouces de longueur. Le reste a 200 pieds de longueur et consiste en deux caissons ayant chacun 80 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et une tête de quai de 40 pieds de longueur par 32 pieds de largeur. Tout l'ouvrage en caissons repose sur un fond de bois rond; un talus en pierre protège la face exposée de l'ouvrage.

Le but de cet ouvrage est de protéger une plus grande partie du havre et de donner plus d'espace pour le débarcadère.

Un montant de $33,000 avait été voté par le parlement pour cet ouvrage. Un contrat fut accordé le 6 février 1913, à M. F. V. H. White, de Burlington, pour ce travail, au montant de $21,480. De ce montant, une somme suffisante devait être déduite pour rembourser le premier entrepreneur, au prix stipulé dans le devis, pour les matériaux livrés par lui sur le terrain et pour l'ouvrage qu'il avait fait.

L'ouvrage fut commencé le 30 avril 1913 et terminé le 31 juillet. Les dépenses ont été de $21,633.

QUARRY-BAY.

Quarry-Bay, dans le comté d'Ontario, est situé sur le lac Couchiching, à 1½ mille de Langford-Station. Le quai se trouve au parc Geneva, adjoignant la propriété de la *Young Men's Christian Association,* sur laquelle propriété sont établies les *National Summer Schools.* Actuellement, ils ont 17 cottages, un grand pavillon, un gymnase, des terrains athlétiques et un nombre de résidences privées.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $5,000 pour la construction, du quai, à la journée; l'ouvrage a été commencé le 8 août et complété le 15 décembre. Il consista dans la construction d'un quai en caisson solide, ayant une longueur de 70 pieds et une largeur de 20 pieds, avec des abords en pierre, de 70 pieds sur 20, et un abri.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $4,201.52.

RAINY RIVER.

Rainy River, district de Thunder Bay et de Rainy River, est un endroit ayant une population de 1,500, situé sur la rivière à la Pluie, à 18 milles de son embouchure. C'est un point de division du chemin de fer Canadian-Northern Ontario, entouré par un district agricole et industriel prospère.

La permission de construire un quai à la journée, à Rainy River, fut accordée le 10 juin 1913.

Des plans furent préparés pour un quai en pilotis de 160 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, avec un L de 50 pieds de longueur par la même largeur. L'ouvrage fut commencé le 28 juillet et le quai était terminé le 3 octobrre 1913. Un hangar à marchandises fut construit sur le retour en L. Le coût total de ce quai a été de $3,455.83.

Dragage.

La rivière à la Pluie (Rainy River), district de Thunder-Bay et Rainy-River, coule du lac à la Pluie dans l'extrémité sud du lac des Bois et forme la frontière internationale entre la province d'Ontario, Canada, et l'état de Minnesota, Etats-Unis. L'embouchure de la rivière à la Pluie est divisée en deux issues; l'une de ces

issues va directement au lac et est connue sous le nom de "Vieux chenal des bateaux", l'autre passe en arrière de l'île Sable et est connue sous le nom de "Chenal Townsing". Ces deux issues sont partiellement obstruées par des barres de sable. Afin de permettre aux bateaux faisant le service sur le lac des Bois, de remonter la rivière jusqu'à la ville de Rainy River, située à 18 milles de l'embouchure, et d'établir une navigation permanente entre cet endroit et Kenora, à l'extrémité nord du lac, une distance de 150 milles, et pour aider les intérêts de la navigation, des améliorations de l'embouchure de la rivière étaient devenues nécessaires.

Après un examen des lieux, il fut recommandé de draguer un chenal à travers les barres de sable de la passe connue sous le nom de "Vieux chenal des bateaux".

Un contrat fut accordé à M. J. T. Horne, de Fort William, Ontario, qui est actuellement à draguer le chenal en deux sections séparées, espacées d'environ 1,200 pieds. Quand ces sections seront complétées, chacune aura 800 pieds de longueur, 200 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur au-dessous du zéro de l'échelle.

Les travaux furent commencés le 15 septembre 1913 et suspendus pour la saison, le 10 novembre. Pendant cette période, une partie fut draguée sur 100 pieds de largeur et 800 pieds de longueur et l'autre partie sur 50 pieds de largeur et 880 pieds de longueur. Tout le dragage fut fait à la profondeur exigée par le contrat, soit 14 pieds. La drague à cuiller *Moose* fut employée pour faire le creusage qui est payé après mesurage sur place. La profondeur moyenne de la coupe est de 8 pieds et la longueur de remorquage est de 1½ mille. Les substances draguées sont du sable et de la glaise.

29,728 verges cubes, mesurées sur place ont été excavées à 45 centins par verge cube et formant un total de $13,377.60.

En février 1914, des sondages complets furent faits pour contrôler l'ouvrage déjà fait et pour s'assurer du montant d'ouvrage qu'il peut y avoir à faire à l'avenir. Ces sondages ont indiqué qu'il s'était fait très peu de remplissage et que les travaux sont suffisamment avancés pour pouvoir être terminés le 1er juillet 1914, comme le demande le contrat. Le nombre total de verges cubes dont on a autorisé le dragage est de 65,000.

On a recommandé la construction d'un ouvrage de protection en pilotis de 800 pieds de longueur, à partir de Oak Point et parrallèle au chenal dragué, afin d'en assurer la permanence. Des plans et un devis ont été préparés et des soumissions demandées. Ce contrat n'a pas encore été accordé.

RICHARD'S-LANDING.

Richard's-Landing est un village d'environ 400 habitants et est situé sur le côté nord-ouest de l'île Saint-Joseph, sur la rivière Sainte-Marie et sur la route des steamers faisant le service entre Sault-Sainte-Marie, Blind-River, Little-Current, etc.; tous ces bateaux font escale régulièrement à cet endroit; il y a aussi deux steamers qui font le service quotidien avec Sault-Sainte-Marie. Le trafic consiste principalement en l'exportation des produits agricoles et l'importation des marchandises ordinaires. Un territoire de plus de 50 milles carrés est servi par ce quai. L'île Saint-Joseph est fertile et certaines parties sont habitées.

Le 10 juin 1913, on donna ordre de préparer un contrat, des plans et des devis, en rapport avec l'octroi de $15,000 voté à la dernière session du Parlement, pour la construction, au contrat, d'un prolongement au quai.

Les plans ont été dûment préparés et envoyés à Ottawa et le contrat a été adjugé à John O'Boyle, du Sault-Sainte-Marie, en vertu d'un arrêté en Conseil daté du 3 janvier. Le contrat est d'après une liste de taux par unité, au coût approximatif de $21,746.03.

Les travaux sont composés d'un quai en béton ayant une substructure de 180 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur en avant le quai actuel, de l'enlèvement de

toutes les parties détériorées du quai en les remplaçant avec du remplissage en pierre, sur une étendue de 145 sur 64 pieds. Il n'y a pas eu de dépense.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

KINGSTON À BROCKVILLE.

Dragage.

Le but de ce dragage est d'améliorer le chenal du milieu qui passe à travers les Mille-Iles, dans la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent, de manière à en faire un chenal sûr et certain pour bateaux tirant 14 pieds d'eau, qui transportent de grandes cargaisons de grains et de marchandises.

Les travaux exécutés dans cette partie du fleuve ont compris l'enlèvement d'un bon nombre de battures de galets et de pointes de roc submergées entre Kingston et Brockville, jusqu'à une élévation de 16 pieds au-dessous du nivaeu de l'eau basse (Elév. 243).

Le contrat pour cet ouvrage a été donné, en février 1909, à M. Frank Gilbert à raison de $3.95 par verge cube (sur place), les déblais à draguer d'après ce contrat comprenant du roc. Pendant la même année, M. Gilbert a transféré cette entreprise à M. E. G. Evans, et en 1911, M. Evans a formé la *Montreal General Contracting Co.* pour entreprendre les travaux.

Les plans, d'après lesquels l'ouvrage a été fait, indiquent les localités suivantes: De l'ouest à l'est, une batture submergée à l'île Punts, une pointe de roc seubmergée à l'île Camelot, une batture à l'île Myres, une pointe de roc submergée à l'île Lyndoe, un banc de roc au large de Morris-Point, trois battures au nord de Wood-Island, un banc et un îlot au sud de Wood-Island.

Le dragage sous contrat a été complété en décembre 1913, et le total des déblais, dragués depuis le commencement des travaux (1909), s'est élevé à 29,981 verges cubes.

En 1913-14, 8218-5 verges cubes ont été draguées (mesure sur place). L'outillage employé pendant cet exercice financier comprenait la drague *Ottawa*, un chaland à forage en acier, un remorqueur, des chalands pour transporter les déblais, etc.

Les travaux pendant l'exercice financier ont été commencés le 13 mai et finis le 6 décembre, date de l'achèvement du contrat.

RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse la ville de Chatham, et à 18½ milles à l'ouest de cette ville, elle se jette dans le lac Sainte-Claire. A son embouchure un chenal de 8,100 pieds de longueur doit être entretenu libre d'obstruction jusqu'en eau profonde dans le lac. La nature du font du lit du chenal étant de sable, ce chenal se remplit sans cesse, et par conséquent, il est nécessaire de le draguer presque chaque année pour y maintenir une profondeur de 12 pieds. Un trafic persistant existe sur la rivière entre son embouchure et la ville de Chatham et autres lieux moins importants, durant la période de navigation. La *Chatham Navigation Co.* fait le transport des voyageurs et des marchandises entre Chatham, Windsor et Détroit, faisant trois trajets chaque semaine. Pendant l'exercice 1912-13, 155 vaisseaux sont entrés dans le port de Chatham, représentant un tonnage de 39.649 tonnes, et le revenu perçu pendant ce temps s'éleva à $189,054.35.

A la dernière session du Parlement, on a voté la somme de $3,100 pour enlever les obstructions entre la ville de Chatham et l'embouchure de la rivière, et le 8 avril, on a reçu l'autorisation de dépenser $516.66,, à laquelle somme un montant supplémentaire de $2,583.34 fut ajouté, le 10 juin, formant un total de $3,100.00.

Les travaux ont été commencés le 17 avril et furent continués activement jusqu'au 4 octobre dernier, alors que la machine pour extraire le bois foudrier a été placée en hivernement. Trois de ces machines ont été employées la plupart du temps sur ces travaux.

Entre le 4 octobre dernier et le 31 du courant, un peu d'ouvrage a été fait en rapport avec l'outillage, pour le préparer à l'ouvrage de l'année prochaine.

L'ouvrage ionsista principalement dans l'enlèvement de 2,578 billots et autres matériaux obstruant la rivière entre la ville de Chatham et un endroit à environ 1 mille à l'est de Prairie-Siding; pendant quatre jours on enleva les obstructions du chenal d'entrée à l'embouchure de la rivière.

Partout on reconnaît que cet ouvrage est d'un bénéfice immense aux intéressés qui s'occupent d'expédition et qui se servent de la rivière. Tous billots vendables retrouvés ont été vendus et une somme de $87.83 provenant de ce chef a été placée au crédit de ces travaux.

Dragage.

Entre le 27 juin et le 23 septembre 1913, 13,824 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable, de glaise et d'une petite quantité de pierres, ont été enlevées par la drague *Ontario,* afin d'améliorer le chenal d'entrée et le rendre à une largeur de 100 pieds, à la base, et à 14 pieds de profondeur à l'eau basse. Il a été impossible de compléter les travaux, vu qu'on avait besoin de l'outillage ailleurs. On se propose d'améliorer d'avantage le chenal, pendant la prochaine saison.

Brisement des glaces.

On a reçu l'autorisation, datée du 6 janvier, de dépenser, si nécessaire, le montant de $1,500.00 en plus de la somme requise pour le louage du remorqueur employé pour briser la glace dans cette rivière, afin d'empêcher l'amoncellement de la glace qui causerait l'inondation du terrain adjacent à la rivière sur une étendue de territoire entre l'embouchure de la rivière et la ville de Chatham.

Le 7 janvier, on a fait des arrangements avec le capitaine J. S. McQueen, de Amherstburg, pour placer son remorqueur *Le Roy Brooks* à l'embouchure de la rivière, pour la somme de $500, et pour le préparer à briser la glace, quand il sera requis, sur la dite rivière, quand on lui demandera de le faire, entre la dite date et l'ouverture de la navigation, cette année.

Les travaux durèrent du 1er au 7 février et encore du 11 au 27 du même mois, inclusivement.

Pendant cette dernière période, le remorqueur a été occupé nuit et jour, et dans la partie de la rivière adjacente à Prairie-Siding, où la glace s'était accumulée à une épaisseur de 6 pieds environ et sur une longueur de presque 1 mille, on a employé de la dynamite avec effet et le remorqueur a atteint le haut de ce barrage de glace le 25 du conrant.

Bien que cette méthode de briser la glace ait été effective dans le cas actuel, il n'y a pas de doute que c'était dû en grande partie à la température favorable, durant la fin de l'hiver.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, pour les travaux ci-dessus: $5,506.98.

RONDEAU.

Rondeau, dans le comté de Kent, havre de refuge important et port de douane, est situé à Pointe-aux-Pins, à environ 19 milles au sud de Chatham et à 45 milles à l'ouest de Port-Stanley. C'est une station estivale très fréquentée et le terminus de l'embranchement Sarnia et Rondeau du chemin de fer Père-Marquette. Sa population de 125 âmes augmente à 600 environ durant les mois d'été. On a installé dans le bassin inté-

rieur et sur le côté ouest du quai à charbon, un outillage considérable pour le déchargement des vaisseaux de la Lake Eric Coal Co. Ces vaisseaux font le service régulier entre Rondeau et Conneaut, Ohio.

Pendant la saison de 1913, 312,208 tonnes de charbon sont entrées dans ce port; le bateau traversant les wagons a fait 167 voyages durant ce temps.

Les droits douaniers pour l'exercice 1912-13 s'élèvent à $115,138.18. Au cours de cette même période, 175 vaisseaux sont entrés, représentant un tonnage de 157,982 tonnes, le charbon non compris. Il se fait un petit commerce de pêche. Le tirant d'eau maximum des vaisseaux entrant dans le port est de 18 pieds.

A la dernière sessin du Parlement, on a voté la somme de $2,300 pour des réparations aux quais et le 8 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser, à la journée, $338.33. Le 10 juin suivant, un octroi additionnel de $1,916.67 a été autorisé.

L'ouvrage a duré du 1er avril 1913, jusqu'au 25 mars 1914. Durant cette période, les travaux suivants ont été faits:

QUAI DE L'OUEST.

On a renouvelé environ 500 pieds carrés du pavé, 32 pieds linéaires de pièces de parement, 50 pieds de moises et 4 poteaux d'amarrage; 30 défenses en chêne blanc ont été enfoncées et assujetties avec du câble, le long de l'extrémité nord du quai.

QUAI DE L'EST.

On a fait des réparations générales au pavé et quelques pièces de parements, des soliveaux et 40 pieds de piéies de protection ont été renouvelés; des réparations ont été faites à la palée de pilotis à l'extrémité du large du quai.

BRISE-LAMES.

Environ 60 tonnes de lourdes pierres perdues ont été placées le long de l'extrémité du large du brise-lames afin de le protéger contre l'érosion, et on a construit 24 blocs en béton de 3 tonnes chacun. Environ 60 tonnes de maçonnerie brûte ont été achetées; tous ces matériaux sont sur les lieux en vue de les placer de bonne heure, à l'exerciie prochain, pour protéger davantage le brise-lames contre l'érosion.

On a employé dans l'exécution des travaux ci-dessus environ 1,200 pieds linéaires de pilotis, 9,616 pieds B. M. de bois, 735 livres de fer et 60 tonnes de maçonnerie brute.

Dragage.

En vertu d'une autorisation datée du 19 et du 26 août, 11,505 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable, de vase et de glaise, ont été enlevées par la drague du gouvernement ,*Sir Richard,* en enlevant une batture du chenal entre les quais, du bassin de virage dans le havre intérieur, en creusant et en allongeant le chenal dans le bassin d'amarrage de la *Lake Erie Coal Co.,* lequel bassin, selon des arrangements faits avec cette compagnie de charbon, est à la disposition du public, quand il est requis.

L'ouvrage dura à partir du 1er jusqu'au 30 septembre, et à son parachèvement, une profondeur minimum de 18.6 pieds au-dessous du niveau des basses eaux a été atteinte dans le chenal d'entrée et le bassin de virage, sur une largeur de 250 pieds, tandis que dans le bassin pour le charbon, la profondeur minimum est de 17 pieds au-dessous du niveau des bases eaux.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $2,299.03.

ROSSEAU.

Rosseau, district de Muskoka, est situé à l'extrémité nord du lac Rosseau. C'est une place très populaire en été, et les touristes y abondent pendant la belle saison.

Le 10 juin 1913, des instructions furent données de construire au quai de cet endroit un prolongement de 20 pieds de longueur par 18 pieds de largeur; la dépense autorisée était de $1,500, et l'ouvrage devait être fait à la journée, comprenant une substructure en bois et une superstructure en béton.

Les travaux ont été commencés le 19 septembre et continués jusqu'au 15 novembre, alors que le montant voté s'est trouvé épuisé, à cause du dragage qu'il a fallu faire, et du tassement du caisson. L'ouvrage complété jusqu'à cette date comprenait la pose des blocs du béton et du massif en pierre; il restait à placer la masse en béton construite sur place. Le 28 novembre, on a autorisé de dépenser une somme additionnelle de $120.00 pour couvrir le dessus du quai en béton, mais la saison était trop avancée pour faire cet ouvrage.

Dépense totale pendant l'exercice de 1913-14, y compris l'inspection: $1,502.54.

Ile Saint-Joseph.

C'est une grande île située à l'embouchure de la rivière Sainte-Marie, d'environ 30 milles de longueur sur 15 milles de largeur, elle est la plus grande partie fertile et assez habitée. Le rivage ouest ou Mud-Lake expedie les produits de laiterie et de jardin que l'on vend sur le marché de Sault-Sainte-Marie, tous les jours, durant l'été et l'automne.

Le but de ces travaux est de fournir un entrepôt sur chaque quai du gouvernement pour l'abri et l'emmagasinage des produits de l'endroit, durant les mauvais temps.

Le 10 juin 1913, on autorisa certaine construction, devant être faite à la journée, avec l'octroi de $4,000 voté à la dernière session du gouvernement. Cette construction consiste à bàtir des entrepôts de 18 pieds de largeur sur 40 pieds de longueur avec des fondations de roche et de caisson, sur les quais du gouvernement à Mud-Lake, sur la rive ouest de l'île Saint-Joseph, et au bout des lignes " C ", " K " et " P ", respectivement.

Le 7 août on a commencé l'ouvrage sur la ligne " C " et on l'a terminé le 15 octobre 1913. On commença le 2 juin sur la ligne "K" pour terminer le 31 mars 1914. Sur la ligne " P " on commença l'ouvrage le 26 juillet et on le compléta le 23 mars 1914.

Dans la construction de ces trois entrepôts, on employa 20,533 pieds m.p. de bois, 5,885 pieds linéaires de planches et madriers, 1,693 livres de fer et de clous, 36¾ milles bardeaux, 83½ gallons de peinture et d'huile et 650 verges cubes de pierre à remplissage, au coût suivant:—

Ligne " C "	$1,350 70
Ligne " K "	1,339 47
Ligne " P "	1,321 20
	$4,011 37

SAINT-WILLIAMS.

Saint-Williams, dans le comté de Norfolk, est une municipalité située sur la rive nord du lac Erié et sur une ligne secondaire du chemin de fer du Grand-Tronc, à 16 milles au sud-ouest de Simcoe et à 3½ milles au nord-est de Port-Rowan. C'est une station estivale très fréquentée, et elle se trouve dans le voisinage du célèbre lieu de chasse et de pêche de Longue-Pointe.

Le 12 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $100 pour faire les réparations nécessaires aux abords du débarcadère à cet endroit.

L'ouvrage a été fait entre le 2 et le 25 juillet et consista à exhausser et à niveler les abords en pierre.

On a employé, dans l'exécution des travaux ci-dessus, environ 40 tonnes de pierres à moëllon et 25 verges cubes de sable et de gravier.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $100.

SAND-POINT.

Sand-Point est une station sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, dans le comté de Renfrew, sur le lac des Chats, dans la direction de Norway-Bay. C'est une place d'été prospère; il y a un service régulier de bateaux.

A sa dernière session le Parlement a voté $1,900 pour des réparations importantes et des améliorations au quai en béton.

Le quai consistait en une approche en terre de 147 pieds de longueur, d'une approche remplie en terre de 18 par 85 pieds et d'une tête de quai de 50 par 68 pieds, posée entre des murs en béton qui reposaient sur une fondation en caissons. Un tassement inattendu de la fondation causa des fissures dans le mur en béton et des irrégularités dans les lignes d'élévation et de face. On jugea, en vue de ces conditions, qu'il fallait construire de nouveaux murs de face en béton à l'extérieur de la tête du quai; ces murs devaient rester sur des pilotis jointifs, et le vieil ouvrage devait être relié au neuf par une dalle de béton armé. Il fallait aussi faire un montant considérable de remplissage en terre pour niveler l'approche et la tête du quai.

De bonne heure en février 1914, un outillage appartenant au ministère fut expédié pour faire cet ouvrage. Du vieux câble, du fer et du métal d'expansion, devant être employés pour l'armature, furent obtenus d'autres endroits.

Le 16 février, l'ouvrage fut commencé et continué jusqu'au 31 mars. Pendant cette période, 60 pilotis de 25 et 30 pieds de longueur furent enfoncés sur 1,750 pieds linéaires, et assujettis avec des câbles et des liens en bois rond. On a mis en place 2·5 pieds de hauteur du mur en béton qui aura, lorsqu'il sera terminé, 8 pieds de hauteur, 196 pieds de longueur sur 3 côtés de la tête du quai, 1 pied et 3 pouces de largeur au sommet et 3 pieds et 3 pouces au fond. En plus, environ 50 pour 100 du remplissage en terre a été fait.

Tout le ciment requis pour terminer l'ouvrage est sur les lieux.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$ 786 20
Matériaux, ciment, bois, etc.	732 39
Réparations diverses, fret, etc.	198 40
Total	$1,716 99

SARNIA.

Sarnia est une ville florissante qui est située sur la rive est de la rivière Sainte-Claire, dans le comté de Lambton, à environ 3 milles au sud du lac Huron, et à 59 milles par voie ferrée de London. Sarnia est dessservie par deux chemins de fer, le Grand-Tronc et le Père-Marquette. Population, 10,000 habitants. C'est un port douanier où un grand nombre de vaisseaux font escale. Les quartiers généraux de la *Northern Navigation Company* sont en cette ville. Pendant l'exercice 1912-13, 8,879 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage de 1,951,848 tonnes, et les droits douaniers se sont élevés à $487,631.21.

Plusieurs grandes industries sont installées dans cette ville, entre autres la *Imperial Oil Company* qui a une usine considérable en opération et dont la production augmente chaque année. Le tirant maximum des vaisseaux entrant dans ce port est de 21 pieds.

Dragage.

Pendant la saison dernière, et en vertu d'une autorisation datée du 19 mai, un total de 14,936 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de glaise a été enlevée en creusant la batture en avant du quai de la compagnie du chemin de fer Père Marquette et du quai à charbon de la compagnie *Imperial Oil.*

L'ouvrage a été fait par la drague du gouvernement, *Ontario,* et les opération ont été commencées le 21 septembre et cessèrent le 25 novembre, 1913.

Après l'ouvrage terminé, on obtint la profondeur suivante.

(1) Dans une coupe de 25 pieds de largeur le long du devant du quai, 19 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

(2) Sur le reste de l'étendue, 21 pieds au-dessous du niveau des basses mers.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault-Sainte-Marie, y compris la ville contiguë de Steelton, a une population d'environ 20,000 âmes et augmente constamment en population et en importance, étant le centre industriel et commercial du nord-ouest de l'Ontario. Cette ville a été fondée par le R. P. Joques, il y a 300 ans, alors qu'une mission pour les sauvages fut établie sur la rivière, aux pieds des chutes qu'il baptisa Sault-Sainte-Marie, et dont la rivière prit son nom. Elle devint subséquemment un simple poste de commerce jusqu'à dernièrement. Depuis que le trafic des lacs commença à s'accroître, requérant les améliorations des canaux et des écluses afin de permettre aux vaisseaux transportant les marchandises de faire le commerce entre les ports du lac Supérieur et ceux du lac Erié, le commerce prit des proportions tellement énormes, jusqu'au aujourd'hui, que la quantité de marchandises passant par la rivière se chiffre, d'après les registres officiels du bureau du canal, dans les 100,000,000 de tonnes.

Le commerce de la ville elle-même est important; en 1913, d'après le rapport du Commerce et de la Navigation, la valeur des marchandises entrées en douane était comme suit: importation, $7,726,940; exportation, $7,373,465. Les aciéries de la Lake Superior Corporation produisent quotidiennement environ 1,500 tonnes de rails de chemin de fer, et son moulin à pulpe et à papier, à peu près 600 tonnes de papier à journaux, chaque jour.

Le 10 juin 1913, on donna ordre d'employer l'octroi de $26,000 voté à la dernière session du Parlement pour procéder à la construction, en vertu d'un contrat, des abords du quai du gouvernement. Le contrat a été signé le 30 octobre 1912 entre le ministère et John O'Boyle, du Saut-Saint-Marie, Ontario, pour la somme de $24,480.

On a repris l'ouvrage, cette année, le 7 avril, et on l'a complété le 31 octobre, 1913. Il consistait en la reconstruction de la vieille partie intérieure du quai du gouvernement qui fut construit en premier lieu par une compagnie privée, d'un nombre de caissons de différentes dimensions. Quelques-uns de ces derniers ont été enlevés et remplacés par des caissons neufs, et la vieille superstructure en bois est maintenant remplacée par une construction de remplissage en pierre, finie avec du macadam, et entourée de murs en béton. Le tout forme un quai de 120 pieds de largeur sur 226 pieds de longueur, et les abords en enrochements on 22 pieds de largeur sur 144 pieds de longueur. Un caisson supplémentaire de 14 sur 88 pieds a été placé sur la face de l'est, pour lequel on autorisa la dépense additionnelle de $2,640. On a fait d'autres améliorations consistant en deux caissons de 9 sur 91 pieds et de 12 sur 84 pieds respectivement, et en un pavage en béton de 237⅔ pieds carrés, augmentant la quantité et la qualité des matériaux à surface du chemin et des abords en esplanade. Ces améliorations coûtèrent $2,429.97.

Prolongement.

Ces travaux consistent en la construction, à une profondeur d'environ 18 pieds d'eau, d'un ouvrage en caissons, de 243 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur, avec

une superstructure en béton et en le remplissage en pierre de l'espace en arrière de cet ouvrage, de 243 pieds de longueur sur 41 pieds de largeur, sur le côté ouest du quai, afin de combler l'espace et faire l'emplacement nécessaire à un prolongement de l'entrepôt. On aura employé, à la fin du présent exercice, pour ces travaux, 4,100 verges cubes de roches, 140,820 pieds B.M. de bois, 28,734 livres de fer, 5,520 pieds linéaires de poteaux pour le plancher de lest, et on a fait la livraison d'environ 9,000 pieds B.M. de bois et de 1,840 livres de fer.

Le 10 juin 1913, on donna ordre de préparer les plans et devis en rapport avec le prolongement du quai du gouvernement. Le 10 novembre 1913, on passa un ordre en Conseil chargeant John O'Boyle de l'exécution de ces travaux, comme une extension de son contrat pour la reconstruction des abords du quai du gouvernement, le prix devant être $110 le pied ou un total de $26,973. En conséquence, on donna ordre de commencer les travaux.

L'ouvrage a été commencé le 15 novembre 1913, et les dépenses totales de cet exercice sont de $13,913.06.

Réparations.

Ces travaux consistent en le renouvellement des moises sur le quai et en des réparations générales à la superstructure en béton.

Le 23 août 1913, on autorisa des dépenses pour la somme de $2,600 pour faire, à la journée, des réparations au quai du gouvernement.

On a commencé l'ouvrage le 24 octobre et on l'a complété le 15 janvier 1914. Il consistait à placer 1,300 pieds linéaires de sapin de la Colombie-Britannique, et des moises sur la face du quai et en d'autres réparations générales.

Dépense totale, $2,493.75.

Réparations à l'entrepôt.

Le 20 mai 1913, on a autorisé de dépenser la somme de $200 pour faire des réparations urgentes, à la journée, à l'entrepôt du gouvernement.

On a commencé l'ouvrage le 25 mai et on l'a complété le 15 juillet 1913.

Il consistait en des réparations au toit de l'entrepôt, à tapisser de papier le bureau et à installer un aqueduc provisoire devant servir pendant la reconstruction des abords du quai par l'entrepreneur, John O'Boyle.

Pour faire ces travaux, on employa 200 pieds de tuyaux à l'eau et des soupapes de connexion, etc., 37 rouleaux de papier à tapisser, 1,000 pieds de fil de fer électrique, 7 livres de soudure et 22 poches de ciment, au coût total de $255.26.

Dragage.

Un projet considérable pour des améliorations au chenal de vaisseaux au moyen de dragage a été commencé dans l'année 1912, et, à la dernière session du Parlement, un vote spécial de $150,000 a été passé pour continuer ces travaux. On a passé deux contrats avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.*, pour les exécuter, comme suit: en vertu du contrat daté du 31 juillet, le dragage de la partie du chenal principal de la rivière Sainte-Marie, vis-à-vis de la ville de Sault-Sainte-Marie, tel que décrite plus bas, sous " A "; l'excavation d'un bassin en bas du quai de la compagnie du chemin de fer Algoma Central et le quai New-Ontario, tel que décrit plus bas, sous " B "; en vertu du contrat daté du 14 octobre 1912, la construction d'un bassin au quai New-Ontario et au quai de la *Coal Co.*, tel que décrit plus bas à " C "; et la construction d'un bassin au quai de la *Ferry Company*, tel que décrit plus bas à " D ".

"A".—Chenal principal.

Le but de ces travaux est d'enlever cette partie de la batture qui s'étend dans la rivière du côté canadien, se trouvant au delà des extrémités du large des quais, et de rendre le chenal canadien plus large et plus sûr. Il a à peu près 4,000 pieds de longueur, s'étendant du quai New-Ontario jusqu'à l'est du quai du gouvernement, mais la largeur varie et a une moyenne de 200 pieds, tandis que la profondeur est de 21·5 pieds au-dessous du niveau 582·37 qui est le niveau amélioré et déterminé pour la rivière au Sault-Sainte-Marie.

L'ouvrage a été commencé le 1er juin et dura jusqu'au 31 décembre, quand il a été suspendu pour la saison. Durant cette période, 42,220 verges cubes de roche et d'autres déblais ont été enlevés et transportés par des chalands.

Dépense totale pour le dragage de ce chenal, durant l'année, $135,613.27.

"B".—Bassin de l'A.C.R.

Le but de ces travaux est de construire un bassin entre le quai du chemin de fer *Algoma Central*, qui est en voie de construction et le quai New-Ontario, afin de permettre aux gros bateaux de décharger sur n'importe lequel de ces quais. L'étendue couvre 140 pieds de largeur sur 800 de longueur, avec une profondeur de 21·5 au-dessous du niveau amélioré au Sault-Sainte-Marie.

Un arrêté du Conseil a été passé le 6 août 1913, autorisant l'extension du contrat avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.*, du Sault-Sainte-Marie, Ontario. Les travaux concernés par cette autorisation consistent à enlever 16,000 verges cubes de matériaux "A", mesure prise sur place, au prix de $3.47 la verge cube, et 12,300 verges de matériaux de la classe "B", mesure prise sur place, au prix de 50 centins la verge.

Le 1er septembre 1913, l'ouvrage a été commencé, et continué jusqu'au 31 décembre, lorsqu'on les suspendit pour la saison. Durant cette période, on a enlevé 2,510 verges cubes de matériaux de la classe "A" et 17,635 de la classe "B".

Dépense totale pour l'année: $18,138.73.

"C".—Bassin du quai New Ontario.

Le but de ces travaux est de construire un bassin de 320 pieds de longueur sur 75 de largeur avec une profondeur de 21·5 pieds au-dessous le niveau déterminé, afin de permettre aux bateaux d'accoster à la face du quai.

Le 14 avril 1913, on a reçu l'autorisation de commencer l'ouvrage qui avait été adjugé à la *Soo Dredging Co., Ltd.*

L'ouvrage a été commencé en mai 1913, et on a enlevé 1,867 verges cubes de déblais.

Dépense totale pour ces travaux: $5,861.28.

"D".—Bassin de la Traverse.

Le but de ces travaux était de faire un bassin le long du quai de la traverse de 300 pieds de longueur sur 60 de largeur avec une profondeur moyenne de 21·5 pieds au-dessous du niveau amélioré.

L'ouvrage a été commencé le 2 août et continué jusqu'au 6 septembre 1913, et 4,830 verges cubes de déblais de la classe "A" et 3,776 de la classe "B" ont été enlevés et transportés par des chalands à un mille de distance. Quoique l'entrepreneur eût promit sincèrement de compléter ces travaux pendant la saison, il a été impossible de le faire, et 1,445 verges cubes de roche ont dû être laissées pour être draguées, au cours de la saison de 1914.

Dépense totale pour ces travaux, $20,624.06.

SEVERN.

Severn, est un village situé dans le comté de Simcoe; sa population est d'environ 100 habitants. Il est à 11 milles de Gravenhurst et 14 milles d'Orillia. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a en cet endroit une station et des cours pour la manutention du fret qui est considérable. On y trouve aussi les grandes scieries de MM. Mickle Dyment et Cie.

En 1912, on a commencé à Severn la construction d'un quai et d'un abri, mais ce dernier est resté inachevé à cause du manque d'argent.

Le 23 juillet 1913, des instructions furent données de dépenser la somme de $150 pour compléter l'abri.

Les travaux commencés, le 29 juillet 1913, ont été terminés le 1er août suivant.

Dépense totale pendant l'exercice de 1913-14, $49.97.

Barrages.

Le ministère entretient deux barrages pour les billots sur la rivière Wasbago.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la construction de nouveaux barrages pour les billots. Des soumissions ont été demandées, mais le contrat n'a pas encore été adjugé.

L'ouvrage consistera dans la construction d'un barrage pour les billots aux deux chutes Big et Little, et dans l'enlèvement des obstructions de la rivière aux chutes Big. Ces travaux sont nécessaires pour régulariser le niveau d'eau dans les lacs Simcoe et Couchiching.

Dragage.

Les travaux exécutés en ce lieu comprennent l'enlèvement d'une batture de roc, à Scull-Island, et de bancs de sable à Dilworths, ainsi qu'à l'entrée du lac Sparrow.

Le 27 juin 1913, de l'ouvrage à la journée au montant de $4,600 fut autorisé pour améliorer le chenal de la rivière Severn, entre le village de Severn et le lac Sparrow. L'ouvrage a été commencé, le 25 juillet 1913, et complété le 30 novembre 1913.

Les quantités de déblais enlevées des battures comprennent:—

Classe A, roc solide..	500	verges cubes.
Classe B, autres substances..	3,800	"
	4,300	verges cubes.

Au coût de $3,161.20.

SILVER-CENTRE.

Silver-Centre, est un district minier, dans le canton de South-Lorrain, sur la rive ouest du lac Timiskaming, 22 milles au sud de Haileybury, district de Nipissing. Le trafic y est assez considérable.

L'ouvrage pour terminer les améliorations du quai fut commencé le 28 avril et continué jusqu'au 16 août.

L'ouvrage qui a été fait consiste en la construction d'un entrepôt de 48 par 24 pieds, en réparations à l'approche en pierre, en la construction et la mise en place à la fin de la saison d'une estacade pour la glace, en la pose d'un garde-fou sur les deux côtés de l'approche, en l'exhaussement du quai de 3 pieds, sous le vieux hangar, en l'élévation et le transport du vieux hangar, en la construction et le nivellement de l'approche en pierre, en l'exhaussement d'une petite partie de la tête du quai qui ne l'avait pas été l'année précédente, en le liaisonnement des pilotis, la pose de bandes en fer sur les solivaux, les pilotis et les blocs, en la pose d'un peu de lambris de 4 pouces et en la pose et enture de défenses.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Main-d'œuvre	$1,676 78
Matériaux	897 90
Total	$2,574 68

SOUTH-BAY.

South-Bay, comté de Prince-Edouard, est située entre la terre ferme du comté de Prince-Edouard et l'île Waupoos.

Sous ce titre on comprend les travaux de dragage faits aux points suivants: Waupoos, île Waupoos, embouchure de la rivière Noire, Farmer's-Dock, quai Collier, Port-Milford, quai Macdonald et manufacture de conserves.

C'est une région agricole; une manufacture de conserves à Port-Milford est la seule industrie à l'exception des fromageries au nombre d'environ une douzaine. Ce comté expédie pour au delà de $1,000,000 de fromage par année et au delà de 400,000 barils de pommes par année.

Le 23 septembre dernier, la drague du ministère reçut l'ordre de procéder à ces travaux qui furent commencés le 6 octobre et arrêtés pour la saison le 28 novembre. Ils comprennent l'enlèvement d'une batture triangulaire ayant une base de 150 pieds et des côtés de 40 pieds chacun environ, au quai Collier.

Le dragage d'un chenal dans la rivière Noire, d'environ 750 pieds par 100 pieds jusqu'à un bassin de virage de 250 pieds de longueur par environ 250 pieds de largeur.

L'enlèvement d'une batture de 60 par 100 pieds, sur une profondeur de 9 pieds, au quai Macdonald.

28,640 verges cubes, mesure de chaland, ont été draguées pour ces différents travaux.

RIVIÈRE SOUTH-NATION.

La rivière South-Nation se jette dans la rivière Ottawa, à 35 milles en bas de la capitale. Il y a une scierie à Jessop's-Falls, à quelques milles de l'embouchure, et on fait le trafic du bois sur la rivière.

La drague *Nipissing,* du ministère, a travaillé à l'embouchure de la rivière, du 24 au 31 octobre, exécutant des améliorations nécessaires à l'entrée. Une double coupe a été creusée d'à peu près 500 pieds de longueur sur une largeur de 48 pieds, jusqu'à une profondeur de 11 pieds.

On a enlevé 3,822 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, et on a déposé ces déblais dans l'eau profonde à 1 mille de là.

SOUTH-PORCUPINE.

South-Porcupine est une ville minière sur l'embranchement Porcupine du Timiskaming and Northern Ontario, situé à l'extrémité sud du lac Porcupine.

Comme il se fait beaucoup de navigation par bateaux à gazoline, sur le lac, le Parlement vota un montant pour la construction d'un quai en pilotis, comprenant une approche de 12 par 144 pieds de longueur et une tête de quai de 33 par 40 pieds. Le quai fut construit pendant l'été de 1912, mais pendant la débâcle au printemps de 1913, il fut presque complètement détruit. Vers le 15 septembre, l'ouvrage des réparations fut commencé. Ces réparations comprennent le remplacement du plancher et son liaisonnement aux pilotis. Les travaux furent discontinués le 23 octobre.

Les dépenses totales furent de $1,250.59 réparties comme suit:—

Listes de paye	$593 71
Comptes	656 88

STOKES-BAY.

Stokes-Bay, dans le comté de Bruce, est situé sur la rive ouest de la péninsule Bruce, à environ 30 milles au nord-ouest de Wiarton, la gare de chemin de fer la plus proche. Population, 400 habitants, qui s'occupent des travaux de la ferme, de la pêche et du commerce du bois. Il y a trois scieries situées dans cet endroit.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $1,500 pour des réparations au quai, à la journée; l'ouvrage a été commencé le 9 juillet et terminé le 20 septembre.

L'ouvrage consista à renouveler le pavé du quai entier, qui a une longueur de 300 pieds, dont 40 pieds ont une largeur de 40 pieds, et le reste, de 20 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $1,336.28.

SYDENHAM-RIVER.

La rivière Sydenham se jette dans la rivière Chenal-Ecarte, à environ 2½ milles à l'ouest de la ville de Wallaceburg. A partir de Wallaceburg, en descendant, c'est un cours d'eau navigable large et profond. Plus haut, la rivière se dirige en deux embranchements, l'un vers Wilkesport, à 14 milles au nord, l'autre jusqu'à Dresden, à 15 milles à l'est.

Le 12 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $25 pour enlever les obstructions dans la rivière vis-à-vis de Dresden, laquelle somme a été augmentée de $25, le 4 septembre suivant.

Le 3 octobre, une dépense additionnelle de $100 a été autorisée, formant un total de $150.

L'ouvrage a été fait entre le 29 août et le 20 novembre et consista à enlever un gros arbre et d'autres matériaux dans la rivière à Dresden, ainsi qu'à enlever des billots et d'autres obstructions entre Dresden et Wallaceburg.

Un petit nombre de billots vendables ont été retrouvés, ce qui a rapporté le montant de $22.49; cette somme a été placée au crédit des travaux.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $148.70.

ÎLES NIGGER ET TELEGRAPH.

L'île Nigger se trouve sur la baie de Quinté, à environ 3 milles de Trenton. Un phare est situé à environ 1,000 pieds au sud-ouest de l'île et le chenal, immédiatement au sud du phare, est étroit et tortueux avec un fond rocheux. Il y a une batture à une courte distance de l'île, qui obstrue la navigation.

L'île du Télégraphe est située sur la baie de Quinté, à 13½ milles à l'est de Belleville. C'est une petite île rocheuse sur laquelle on a établi un phare. Le chenal se trouve directement au nord du phare et est comparativement étroit. Le fond est rocheux.

Le 19 avril dernier, l'autorisation fut donnée à R. Weddell Co., de reprendre à ces endroits l'ouvrage d'après les termes du contrat passé avec eux le 18 septembre 1912, au taux de $4.50 par verge cube, mesurée sur place.

Le 25 juin dernier, la permission fut donnée d'enlever 6,300 verges de roc, mesurées sur place, à l'île Télégraphe, à $4 par verge.

Cet ouvrage consistait dans l'enlèvement des battures aux extrémités est et ouest des abords du chenal; celle de l'est a une longueur de 155 pieds du côté nord et 350 pieds de longueur du côté sud, par 155 pieds de largeur; celle de l'ouest a une longueur de 340 pieds par 165 pieds de largeur.

L'ouvrage comprenait aussi l'élargissement du chenal sur une largeur de 35 pieds et une longueur de 600 pieds du côté nord, et sur une largeur de 65 pieds et une longueur de 1,100 pieds du côté sud, le tout à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro.

Neuf mille sept cent cinquante verges cubes de roc ont été enlevées du chenal original et 4,803 verges cubes des prolongements.

Le chenal, tel que construit, a une longueur moyenne de 2,350 pieds et une largeur de 165 pieds, et est jalonné, pendant le jour, par 3 bouées rouges sur le côté nord et 3 bouées noires sur le côté sud. Sur les bouées du côté nord il y a 3 feux rouges, et sur les bouées du côté sud il y a 3 feux blancs.

A l'île Nigger, on a dragué une étendue ayant une longueur de 600 pieds, une largeur de 220 pieds et 14 pieds de profondeur au-dessous de zéro.

Dix mille deux cent vingt-huit verges cubes de roc ont été enlevées de cet endroit au cours de cette saison.

Les travaux furent faits du 8 mai au 27 octobre.

Dépenses totales pour 1913-14: $105,073.86.

THESSALON.

Thessalon est une ville d'environ 1,400 habitants, sur la rive nord du chenal nord du lac Huron, et est située sur la ligne du Soo du Pacifique-Canadien, à environ 50 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie. Sa principale industrie est le commerce du bois et on en expédie de grandes quantités. Il y a un développement considérable dans l'agriculture dans le territoire environnant. Le commerce sur le quai consiste principalement de marchandises générales et de machines. C'est un port d'escale important pour les bateaux à vapeur des lignes régulières.

Le 10 juin 1913, on autorisa la dépense de $1,000 pour faire, à la journée, des réparations au quai du gouvernement.

On a commencé l'ouvrage le 3 juillet et on l'a terminé le 28 juillet 1913. Il consistait à remplacer les madriers du plancher aux endroits détériorés et à remplacer les moises le long de la face du quai. Pour faire ces travaux, on acheta et employa environ 22,000 pieds de bois et 1,900 livres de fer, au coût total de $993.38.

THORNBURY.

Thornbury, comté de Grey, est une ville de 1,200 habitants, située à l'embouchure de la rivière Castor qui se jette dans la baie Georgienne, et est une gare du Grand-Tronc, à 8 milles de Meaford et à 14 milles de Collingwood.

On a donné autorisation de préparer des plans et devis pour faire des améliorations au havre. Des soumissions ont été demandées, et le 7 janvier, le contrat a été adjugé à MM. Horton et Stoddart, pour la somme approximative de $15,844.44, selon les prix de la liste. Jusqu'à présent, l'ouvrage a consisté à recueillir les matériaux.

Ces travaux consisteront dans la construction d'un mur de revêtement de 411 pieds, ayant une substructure en pilotis et une superstructure en béton.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $50.000 pour des réparations à la brêche de la rive nord, et cet ouvrage a été dûment exécuté, à la journée, en y plaçant une grande pierre.

On a aussi donné autorisation de dépenser la somme de $2,650.00 pour la construction, à la journée, de l'ouvrage en caissons.

Cet ouvrage a duré du 5 au 19 janvier, et du 26 janvier au 18 mars, et consiste dans la construction d'un caisson de 35 pieds sur 20, placé à l'extrémité du brise-lames extérieur.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14: $2,851.20.

TIFFIN.

Tiffin est le terminus du trafic de grain venant de l'ouest par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'au bord du lac. Il n'y a pas de village à cet endroit, mais les élévateurs sont à deux milles environ de Midland.

L'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique est une structure en béton pouvant contenir 2,225,000 minots de grain; et on calcule qu'au delà de 14,000,000 de minots ont passé dans cet élévateur durant la saison de 1913. Il y a aussi l'élévateur Aberdeen, d'une capacité de 1,000,000 de minots dans lequel a été déposé une grande quantité de grain qui a été expédié.

Le dragage que l'on a fait en cet endroit, pendant la saison de 1913, a consisté à enlever une batture de roc et à nettoyer le fond du port jusqu'à une profondeur de 25 pieds au-dessous de l'élévation 580·00.

Ces travaux ont été exécutés par la *Canadian Dredging Company of Midland*, et ont été en réalité l'achèvement de leur premier contrat.

L'ouvrage a été commencé le 25 avril et complété le 18 juillet 1913, et les prix payés ont été comme suit:—

$2.25 par verge cube pour les déblais de la classe "A" et 0.29 cent par verge cube pour les déblais de la classe "B", mesure de chaland.

Les dragues employées furent:—

	Classe "A".		Classe "B".	
The *Leland*.	1,583·33	verges cubes.	3,000	verges cubes.
The *Sydenham*	45	"	166·66	"
The *Monarch*.	1,150·0	"		
Soit un total	2,643·33	"	3,166·66	"

Classe "A", 2,643⅓ verges cubes à $2.25.	$ 5,947 50
Classe "B", 3,166⅔ verges cubes à 0.29.	918 33
	$ 6,865 83
Inspection.	71 65
	13 75
Coût total.	$ 6,951 23

TOBERMORY.

Tobermory, comté de Bruce, est situé sur le côté nord-ouest de la péninsule Saugeen, et c'est un abri sûr contre tous les vents. Il est formé par les bras est et sud-ouest du lac; ce dernier s'étend de la pointe de terre où est établi le phare dans la direction O x O S, sur une distance de 900 verges, avec une largeur moyenne de 100 verges. La berge basse est formée de calcaire, descend presque à pic tout au fond à 7 ou 8 brasses d'eau; le fond est couvert de vase et on trouve la même profondeur dans tout ce bras, sauf près de son extrémité où l'on trouve un fond vaseux sur une distance de 120 verges à une profondeur de 18 pieds.

Le port est très étroit pour permettre le mouillage et on est obligé d'attérir et afin de protéger les bâtiments, le gouvernement a construit des estacades d'amarrage en ce lieu.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $400.00 pour des réparations aux estacades d'amarrage, et cet ouvrage, fait à la journée, a duré du 14 au 17 juillet. Il consista à renouveler les chaînes et les boulons à œillets, à retirer les estacades de l'eau, à les réparer et les replacer dans l'eau, au printemps, à l'ouverture de la navigation.

On a aussi donné autorisation de dépenser la somme de $250.00 pour la construction d'un brise-lames en caissons et pour la réparation, à la journée, des trottoirs conduisant au phare.

A cause du mauvais temps, ces travaux n'ont pas été commencés et ne le seront pas avant le printemps.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14: $257.92.

TORONTO.

Toronto, ville d'environ 445,000 habitants, est située sur la rive nord du lac Ontario. Le havre consiste en un bassin circulaire appelé baie de Toronto, de 1¼ mille de diamètre, séparé du lac par une île, anciennement une péninsule, de 6 milles de longueur. La baie forme un havre de refuge naturel, capable d'abriter un grand nombre de vaisseaux. On pénètre dans le havre par trois chenaux d'accès, à savoir: le chenal de l'est, le chenal de l'ouest et le nouveau chenal de l'ouest.

Il y a plusieurs industries importantes, y compris plus de 900 manufactures, comprenant des fonderies, des moulins à laine, des tanneries, des manufactures de vêtements, d'instruments aratoires, des distilleries, brasseries, etc., etc. C'est une gare sur le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, et un port d'escale pour tous les vaisseaux des lignes régulières faisant le service sur les lacs.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $21,000 pour renouveler la superstructure d'une partie du quai de l'est du chenal de l'est, et le 9 octobre dernier, un contrat pour ces travaux a été adjugé à R. Weddell Co., pour la somme de $13,398.00.

L'ouvrage a été commencé en novembre et suspendu, pour la saison, le 10 décembre. Il consiste dans la construction d'environ 20 blocs en béton et dans la démolition d'environ 150 pieds des vieux travaux.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la construction d'éperons et la protection du rivage de l'île, mais, le 25 juillet, autorisation fut donnée de faire ces travaux à la journée, au coût de pas plus de $5,000.00.

Cet ouvrage a été commencé le 15 juillet et complété le 16 septembre. Il consista à placer des grandes pierres le long de la rive ouest de l'île, sur une longueur de 410 pieds, une largeur de 9 pieds et une profondeur de 4 pieds afin de protéger le rivage contre l'érosion. A peu près 2,086 tonnes de pierre ont été posées.

On a donné autorisation aux entrepreneurs de reprendre les travaux sur le prolongement du nouveau chenal de l'ouest, qui avaient été adjugés à R. Weddell Co., pour la somme de $163,218.24, et l'ouvrage a été recommencé le 28 avril et complété le 26 décembre.

Cet ouvrage consista dans la construction d'un mur de revêtement ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton, d'une longueur totale de 1,767 pieds, dont 806·4 s'étendant en angle droit au nouveau chenal de l'ouest, vers le sud, 728·9 pieds vers le nord à partir du quai du nord et 231·7 pieds vers l'ouest à partir de l'extrémité nord du prolongement du nord, le tout étant au bout intérieur ou de l'est du nouveau chenal de l'ouest, et sur une largeur de 16 pieds.

Des instructions ont été émises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour des améliorations au havre. Des soumissions ont été demandées et l'ouvrage a été adjugé à la *Canadian Stewart Co.*, pour la somme de $5,371,372.17, selon les prix par unité. L'ouvrage a été commencé le 7 mars et est continué; il consiste à assembler les matériaux.

Ces travaux consisteront dans la construction d'un mur de protection contre la mer, de 17,295 pieds de longueur, avec une substructure en pilotis et une superstructure en béton; d'un autre de 18,000 pieds de longueur, ayant une substructure en caisson et une superstructure en béton; d'un chenal pour les vaisseaux et un bassin de virage, de 6,705 pieds de longueur, ayant une substructure en pilotis et une superstructure en béton, et d'un mur de soutènement de 6,894 pieds de longueur, ayant une substructure en pilotis et caissons et une superstructure en béton.

Le 15 mai 1908, un contrat a été adjugé à la *R. Weddell Co.*, pour construire une nouvelle entrée à l'ouest du havre de Toronto, pour la somme de $495,000.

En rapport avec ces travaux les matériaux et ouvrages supplémentaires suivants ont été autorisés par vos lettres:—

Pour une chaîne de sauvetage.	$ 600 00
Caissons pour le quai de la traverse.	9,000 00
Débarcadères pour petits bateaux.	500 00
Pour une moise.	4,230 00
	$14,330 00

Ces travaux supplémentaires ont été complétés et l'ouvrage entier a été fini.

L'ouvrage du contrat consista dans la construction d'un chenal, de 400 pieds de largeur ayant des jetées parallèles sur les deux côtés, celui sur le côté nord, de 2,200 pieds de longueur, et celui sur le côté sud, de 2,535 pieds. La jetée du nord a une largeur de 20 pieds et celle du sud, 20 pieds, à l'exception d'une partie de 500 pieds à l'extrémité ouest ou du lac, qui a 30 pieds de largeur. Le tout est composé d'une substructure en caissons et d'une superstructure en béton.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $2,312.25.

TRENT-BRIDGE.

Trent-Bridge, dans le comté de Northumberland, est situé sur le canal Trent, à environ 5 milles de Havelock.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $3,700 pour la construction d'un quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 22 septembre. On a fait très peu d'ouvrage sur la construction actuelle, mais tous les matériaux, pour ainsi dire, sont sur les lieux. Ce délai est causé par le ministère des Chemins de fer et Canaux qui s'est objecté au choix du site pour le quai. La chose est sous considération.

Une fois construit, le quai aura une longueur de 100 pieds sur une largeur de 20 pieds, avec une substructure en caissons et une superstructure en béton.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $2,344.77.

TRENTON.

Trenton, comté de Hastings, est situé sur la rive nord de la baie Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 12 milles à l'ouest de Belleville. Population, 4,300 habitants. C'est un centre commercial et manufacturier important, à la tête du canal de Trent. C'est aussi une station sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc, du Ontario-Central et de la ligne secondaire à Toronto du chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est un port de relâche pour toutes les lignes régulières de navigation. On y importe de grandes quantités de charbon et on y exporte des pommes et du fromage. La Compagnie Canada Iron Mines, y a une grande installation.

Les 26 et 30 juin dernier, la permission fut donnée de compléter le dragage au quai Polley, et le 10 juillet 1913, un contrat était accordé à M. J. E. Russell, à raison de $3.30 par verge cube, classe " A ", mesurée sur place.

Les travaux furent commencés le 16 juillet et terminés le 16 août; on a dragué une étendue de 500 pieds de longueur par 105 pieds de largeur, à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro.

6,138 verges cubes de déblais, classe " A ", ont été draguées pendant cette saison, pour cet ouvrage.

La permission fut donnée, le 30 juin dernier, de faire du dragage pour l'amélioration du chenal d'entrée, et, le 4 juillet un contrat était accordé à la Compagnie R. Weddell, aux prix suivants par verge cube: classe " A ", $3.95, classe " B ", 22 centins.

Les travaux furent commencés le 17 juillet et discontinués le 29 décembre.

On a dragué un chenal de 1,850 pieds de longueur et 150 pieds de largeur, à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro, un bassin de virage de 250 pieds par 260 pieds et on a creusé, au moyen d'explosifs, une superficie de 500 par 200 pieds.

Au cours de la saison, 50,000 verges cubes de déblais, classe " B ", ont été draguées, et 13,160 verges cubes, classe " A ", ont été enlevées au moyen d'explosifs.

Dépenses totales pour 1913-14: $67,887.87.

TROUT (RAPIDES).

Les rapides Trout ou Thraot, district de Thunder-Bay et de Rainy-River, sont sur la rivière Winnipeg, à 12 milles au nord de Kenora. Des améliorations furent demandées pour prévenir le refoulement excessif de l'eau dans la rivière et qui était la cause d'inondations et de dommages.

Une inspection fut faite et un rapport soumis le 3 mai 1913.

Dans ce rapport, l'enlèvement d'environ 200 verges cubes de roc, au coût approximatif de $1,000 était recommandé comme suffisant pour améliorer les conditions.

VAIL'S-POINT.

Vail's-Point, dans le comté de Grey, est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à environ 15 milles de Owen-Sound. C'est un magnifique district agricole.

Des instructions ont été mises à l'effet de préparer les plans et devis du contrat pour la construction d'un quai. Des soumissions ont été demandées et l'ouvrage a été adjugé à MM. Grier et Creighton, de Owen-Sound, pour la somme de $6,983.00. L'ouvrage a été commencé le 23 février et dure encore.

Jusqu'à présent, l'ouvrage consiste à commencer les abords en pierre et à recueillir les matériaux sur les lieux.

Une fois complété, le quai consistera en une structure en caisson solide avec un " L " à l'extrémité du large de 150 pieds de longueur avec un retrait de 50 pieds et une largeur de 20 pieds, avec des abords en pierre de 150 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur au sommet.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14: $112.00.

VICTORIA-HARBOUR.

Victoria-Harbour, canton de Fay, comté de Simcoe, est situé sur Hog-Bay, une anse à l'extrémité est de la baie Georgienne. C'est un port bien abrité et d'accès facile. Il y a une population de 1,700 habitants. En ce lieu se trouve le centre d'affaires de la *Victoria Harbour Lumber Co.*, qui possède trois grands moulins à scie. L'embranchement Midland du chemin de fer Grand-Tronc traverse cette ville.

Sur le côté opposé de la baie, à un mille de distance, est situé Port-McNicoll, qui est le terminus des paquebots du Pacifique-Canadien, qui naviguent sur les lacs. Cette compagnie possède un élévateur à grain d'une capacité de 4,500,000 minots, des docks très bien outillés; c'est aussi le terminus de sa ligne de Peterborough. Des bateaux-traversiers font le trajet fréquemment entre Port-McNicoll et Victoria-Harbour.

Les habitants de la place se sont plaints de ne pas avoir un quai public à leur disposition, vu que les deux de la *Lumber Co.*, étaient toujours occupés par cette compagnie, et que les bateaux-traversiers avaient en certaines occasions de la difficulté à accoster à ces quais. Pour les mêmes raisons les autres bateaux naviguant sur ces eaux refusaient de faire escale à Victoria-Harbour. En outre des habitants résidant dans ces deux ports, il y a une population flottante considérable amenée en ce lieu par les deux lignes de chemin de fer.

Pour ces différentes raisons, le gouvernement a acheté de la *Victoria Harbour Lumber Co.*, un emplacement riverain, au pied de la rue Ellen, et a donné un contrat

pour la construction qu'un quai en béton, de 150 pieds de longueur par 26 pieds de largeur, avec des abords en pierre, de 50 pieds de longueur, et un entrepôt de 20 x 40 pieds. Le contrat a été adjugé à MM. McFarlane, Pratt, Hanley, Ltée, de Toronto, le 21 octobre 1913, et l'ouvrage doit être complété, le 10 décembre 1914.

Dépense totale jusqu'à la fin de l'exercice financier de 1913-14	$9,135 78
Inspection	285 40
Total	$9,421 18

On a fait, en 1913, du dragage dans ce port pour en améliorer les abords et nettoyer le fond jusqu'à une profondeur de 25 pieds au-dessous de zéro, 580·0.

L'ouvrage fut donné par contrat à la *Canadian Dredging Company of Midland,* à raison de $2.25 par verge cube pour les déblais de la classe " A ", et de 12½ cents par verge cube pour les déblais de la classe "B", mesure de chaland.

On a travaillé à ce dragage depuis le 25 avril jusqu'au 31 juillet, et les dragues employées ont été:—

	Classe "A".	Classe "B".
Le *Leland*	2,136·6 verges cubes.	26,084·2 verges cubes.
L'*Excelsior*	7·0 "	116,600·17 "
La *Sydenham*	845·06 "	94,243·8 "
La *Monarch*	3,493·5 "	23,670·0 "

TOTAUX.

Classe "A", 6,482·16 verges cubes à $2.25	$14,584 86
Classe "B", 260,598·17 verges cubes à $1.25	32,574 77
Déblais par-dessus bord, 9,677 verges cubes à $0.11	1,064 47
	$48,224 10
Inspection totale	920 04
Nettoyage	103 50
Coût total	$49,247 64

WELLINGTON.

Wellington, dans le comté de Prince-Edward, est situé à l'extrémité ouest du lac West, adjacent au lac Ontario. Population, 1,000 habitants. Il se trouve dans une vaste section agricole.

On a donné autorisation de préparer les plans et devis du contrat pour des améliorations au havre. Des soumissions ont été demandées, mais l'ouvrage n'a pas encore été adjugé.

Les travaux projetés consisteront en un quai de pilotis ronds, de 300 pieds de longueur sur 18 de largeur, d'une pile d'entrée faite de pilotis ronds sur chaque côté, remplie avec de la pierre, de 1,000 pieds sur 20, d'une ligne de pilotis de 200 pieds et une autre de 400 pieds. On creusera aussi le havre et l'entrée à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro.

WHEATLEY.

Wheatley, dans le comté de Kent, est un village situé sur la rive nord du lac Erié et le chemin de fer Père-Marquette, à 30 milles environ au sud-ouest de Chatham et à 44 milles par voie ferrée de Windsor. Population, 1,000 habitants environ.

Le 9 juillet dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $900.00, à la journée, pour faire les réparations nécessaires et les renouvellements requis aux abords du débarcadère.

Les travaux ont été commencés le 14 août et ont été complétés le 28 octobre. Pendant ce temps, cinq chevalets de quatre pilotis chacun ont été enfoncés à 10 pieds de distance, l'un de l'autre, et un pavé de 16 pieds de largeur a été posé dessus. Au bout intérieur de ces chevalets et sur une distance d'environ 25 pieds, on a construit des abords consistant en légers murs en béton avec remplissage en terre et en gravier entre, un fort remblai en pierres perdues.

On a employé, dans l'exécution de ces travaux de réparations, environ 400 pieds linéaires de pilotis, 7,700 pieds B. M. de bois, et 840 livres de fer.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $802.52.

WHITBY.

Whitby, comté d'Ontario, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 30 milles à l'est de Toronto. 2,300 habitants.

C'est un havre de refuge important pour les plus petits vaisseaux.

On a donné autorisation de dépenser la somme de $20,000 pour des améliorations au havre et le 13 janvier, 1913, un contrat a été adjugé à MM. Whitney and Code, pour la somme de $20,000.

L'ouvrage a été commencé le 2 juillet et suspendu, pour la saison, le 24 décembre. Il consiste dans la construction d'un mur d'esplanade d'environ 120 pieds et à enlever la vieille superstructure jusqu'à 1 pied au-dessous de zéro, sur une longueur de 1,025 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $7,441.08.

Dragage.

Le 28 juin dernier, la permission fut accordée de faire le dragage pour lequel un contrat avait été accordé à M. J. E. Russell, le 18 juillet dernier, aux prix suivants par verge cube mesurée sur place: Classe A, $2.25, classe B, 16 centins.

Les travaux furent commencés le 21 juillet et terminés le 15 décembre; le havre et ses abords furent creusés à un profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro.

Le dragage a été fait sur une longueur de 2,720 pieds et une largeur variant de 120 à 320 pieds, et comprend 96,305.5 verges cubes mesurées sur place.

Dépenses totales pour 1913-14: $15,929.73.

WIARTON.

Wiarton, comté de Bruce, est une ville prospère à la tête de baie Colfroy, 32 milles à l'ouest d'Owen-Sound, par eau. C'est le terminus de l'embranchement *Georgian Bay and Lake Erie* du Grand-Tronc. Il y a quelques scieries et plusieurs autres industries importantes. Population: 2,300.

Le 10 juillet dernier, l'autorisation fut donnée à la drague du département *Industry* de faire certains travaux à cet endroit. L'ouvrage fut fait du 16 au 25 juillet et consiste dans le dragage d'un chenal à partir du brise-lames du gouvernement jusqu'au quai de la ville, sur une longueur de 820 pieds et une largeur de 200 pieds. On a dragué aussi une tranchée le long du côté ouest du quai de la ville, sur 300 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, le tout à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro.

Au cours de ces différents travaux, on a enlevé 13,486 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

WINDERMERE.

Windermere, sur le lac Rosseau, dans le district de Muskoka, a une population résidente d'environ 100 habitants, mais c'est une place très fréquentée par les touristes,

et il y a dans les environs immédiats de nombreux cottages d'été. On y compte trois hôtelleries pouvant recevoir 300 personnes.

Le 10 juin 1913, on a autorisé de dépenser les sommes de $2,000 et de $1,000 pour compléter le quai de Windermere et construire un entrepôt sur ce quai.

L'ouvrage fut commencé en juin et complété le 30 novembre 1913, au coût total de $2,999.65, y compris l'installation de deux lampes électriques à l'intérieur de l'entrepôt et de deux lampes électriques à l'extérieur sur le quai. Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense totale pendant l'exercice de 1913-14: $2,999.65.

WINDSOR.

La ville de Windsor est située sur la rivière Détroit, dans le comté d'Essex, et c'est le terminus canadien des chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et Père-Marquette. C'est une ville prospère qui compte 25,000 habitants environ. C'est un port douanier important, et les droits perçus avec ceux de Walkerville, se sont élevés à environ $3,752,995.59 pendant l'exercice 1913-14. Pendant l'exercice 1912-13, 1,094 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage total de 562,982 tonnes.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $77,000 pour la construction d'un débarcadère public et un entrepôt à cet endroit.

Le 25 janvier 1913, un contrat a été adjugé à M. A. E. Ponsford, de Saint-Thomas, pour la construction d'un débarcadère de 484 pieds de longueur, au coût approximatif de $47,809.41.

Le 24 juin dernier, un arrêté du Conseil autorisa la construction d'une longueur additionnelle de 169 pieds et 6 pouces au quai, l'ouvrage devant être fait par l'entrepreneur, M. A. E. Ponsford, et les dépenses devant s'élever, aux prix par unité du contrat principal, à environ $19,000.

Le 22 juin dernier, on a reçu l'autorisation d'enfoncer les pilotis requis pour la fondation de l'entrepôt projeté, au coût de $768.81.

Le 1er août, on a reçu l'autorisation de dépenser une somme additionnelle de $337.60 pour substituer des piles en béton armé au-dessus du niveau de l'eau dans le centre du quai, à ceux en bois.

Les travaux réels ont été commencés le 21 avril et cessèrent le 10 janvier 1914; ils ont été pris le 25 février et duraient encore le 31 du courant.

L'ouvrage fait jusqu'à date consiste dans le parachèvement de 427 pieds et 9 pouces du débarcadère composé d'une substructure en pilotis et d'une superstructure en béton armé. Dans les autres 225 pieds et 9 pouces des travaux, la substructure est entièrement complétée à l'exception du lambrissage intérieur et la mise en place, en arrière de la structure, d'une palée en pilotis d'environ 95 pieds linéaires. De plus, les blocs d'empattement en béton sont déjà en place pour une longueur de 39 pieds et la fondation en pilotis de l'entrepôt a été complétée.

Des plans et des devis ont été préparés pour un entrepôt moderne en béton armé et le 25 février, de cette année, un contrat pour sa construction a été signé par A. E. Ponsford, de Saint-Thomas, Ontario.

Des arrangements ont été pris entre le Grand-Tronc et le ministère, pour faire l'acquisition du terrain nécessaire à ce quai, au coût de $1,200 par année.

La ville de Windsor, selon des arrangements pris antérieurement, a commencé la construction du chemin en arrière de cette partie du quai construite jusqu'à date.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, y compris l'inspection, $49,715.94.

PROVINCE DU MANITOBA.

ASSINIBOINE (RIVIÈRE).

Afin de prévenir l'inondation d'une grande étendue de terrains occupés par des fermes, causée par l'énorme volume d'eau qui descend de la rivière Assiniboine pendant la saison des hautes eaux, il a été trouvé nécessaire de construire des digues sur le côté sud de la rivière dans les paroisses de Baie-Saint-Paul et Poplar-Point.

Des remblais en terre ont été construits aux endroits voulus au moyen de charrues et de pelles à chevaux.

Le coût de cet ouvrage a été de $5,117.

DELTA.

Ouvrage de protection.

Des réparations ont été faites aux travaux de protection à l'embouchure du chenal, à Delta, qui avaient été endommagés par la glace. Cet ouvrage de protection consistait en pilotis ronds enfoncés à 5 pieds et 3 pouces d'axe en axe, à ces pilotis on a boulonné quatre madriers horizontaux de 3 par 12, avec des pièces verticales de 4 par 8 pouces, boulonnés à chaque pilotis à travers les madriers. Deux épaisseurs de planche de 1 pouce et de 3 pieds de longueur ont été enfoncées verticalement et boulonnées au madrier horizontal du fond. Ces planches de 1 pouce avaient été emportées par la glace.

Les réparations ont consisté dans l'enlèvement des pièces de 4 par 8 pouces et dans l'enfoncement d'une palée en pilotis jointifs de 14 pieds de longueur, on a boulonné à cette palée des moises de 2 par 6 pouces. Ces pilotis ont été enfoncés aussi près du sommet du vieil ouvrage que le permettait la sonnette.

Le coût des travaux a été de $951.81.

GIMLI.

Ouvrage de protection.

Le but de ces travaux était de protéger contre l'érosion la partie de la ville de Gimli, située au sud du quai du gouvernement.

En 1908-09, on construisit environ 2,420 pieds linéaires d'ouvrages de protection, qui eurent l'effet désiré, mais les pilotis ayant pourri, et les fascines ayant été emportées, il a été nécessaire de renouveler presque tout l'ouvrage.

Cet ouvrage de protection avait été fait de deux rangs parallèles de pilotis, espacés de 4 pieds d'axe en axe. Les pilotis étaient espacés de 8 pieds dans le rang extérieur et de 4 pieds dans le rang intérieur. L'espace entre les pilotis avait été soigneusement rempli de bottes de fascines, maintenues en place par des pièces transversales et longitudinales.

Cet ouvrage eut les résultats attendus mais les fascines furent emportées par l'eau, et l'érosion se produisit comme auparavant.

Il fut décidé d'adopter un autre genre d'ouvrage et d'introduire une palée en pilotis à la place des fascines. Les pilotis pourris furent enlevés et remplacés et tous les espaces intermédiaires furent remplis, sur le rang extérieur. Des moises de 6 par 8 pouces furent boulonnées au rang d'en avant des traversines et des pilotis de palée en sapin de la Colombie-Britannique, de 3 par 12 par 12 pieds, furent enfoncés et boulonnés aux moises. Des liernes furent boulonnées du rang d'en arrière au rang d'en avant de pilotis.

L'ouvrage original avait 2,420 pieds de longueur; on en a construit 1,750 pieds cette année, au coût de $5,426.94 et il reste 670 pieds à construire.

Dépenses: $5,426.94.

Dragage.

Le bassin situé en arrière de la jetée de Gimli, et qui est employé principalement comme havre de refuge, ayant été trouvé trop petit et pas assez profond pour les besoins actuels, a été agrandi et creusé.

La drague *N° 204,* appartenant au ministère, a travaillé du 13 août au 7 octobre, et a enlevé 19,198 verges cubes de sable, glaise et cailloux au coût de $3,648.55, ce qui fait une moyenne de 19 centins par verge cube et comprend 2½ centins par verge cube pour les réparations aux bateaux de dragage.

Les substances draguées furent charroyées à un mille et on a atteint une profondeur de 7½ pieds au-dessous de zéro.

GULL-HARBOUR.

Il a été nécessaire de construire un prolongement au vieux quai de Gull-Harbour. Des soumissions furent demandées et un contrat fut adjugé à William Dewar, de Selkirk, pour la construction d'un prolongement de 100 pieds, au coût de $8,944.

Ce quai est construit avec des chevalets en pilotis, soliveaux, plancher et bordure. Des pilotis jointifs sont enfoncés autour du prolongement et le tout est rempli de pierres.

A la fin de l'exercice financier, les pilotis ronds et les pilotis jointifs avaient été enfoncés, les soliveaux et les pièces de couronnement étaient posés, ainsi qu'environ cinquante cordes de pierres.

Réparations au quai.

Le quai, à Gull-Harbour, a été construit entre 1901 et 1904. Il était en mauvais état et des réparations étaient nécessaires. Les matériaux furent apportés au cours de l'été, et les réparations furent faites après que la glace fut assez forte pour qu'on puisse y travailler.

Les réparations ont consisté dans l'enfoncement de pilotis ronds à l'extérieur des vieux caissons; les pièces de couronnement, les soliveaux, le plancher et la bordure ont été renouvelés.

Dépenses: $4,746.48.

HUANSA (QUAI).

Des réparations furent faites au quai de Huansa. On a remplacé des pilotis pourris, et renouvelé la bordure et les bandes en fer, au coût de $954.24.

LAC MANITOBA.

Un arpentage a été fait en novembre, décembre et janvier, en vue de s'assurer de la possibilité et du coût probable de l'abaissement du niveau de l'eau dans le lac Manitoba.

La rivière Fairford sert d'issue au lac. A deux autres points, le lac est entouré de terrains bas, i.e. à partir de l'extrémité sud du lac jusqu'à la rivière Assiniboine et de la baie Doghung jusqu'au lac Saint-Martin. Des arpentages avaient déjà été faits à ces deux endroits et ils étaient reconnus comme impraticables. Cet arpentage fut donc borné à l'issue par la rivière Fairford, et à déterminer l'étendue de terrain qui bénéficierait de l'abaissement du lac, ainsi que de l'effet d'un tel travail sur la navigation. L'arpentage à Fairford a été fait jusqu'à un mille dans le lac à partir de l'embouchure de la rivière, couvrant une large étendue de terrain et se prolongeant vers le rivage et en descendant la rivière jusqu'à une distance considérable en bas du pied des rapides.

Le lit de la rivière, près du lac, est en pierre calcaire solide. L'arpentage a cependant découvert que la rivière ne sort pas du roc. Il serait possible de creuser un chenal à travers la pointe, sur le côté nord de la rivière, sans atteindre le roc, à une profondeur suffisante pour abaisser le niveau du lac de 2 pieds.

Pour cet ouvrage il serait préférable de creuser un chenal de remorquage de 45 pieds de largeur dans le lac, et ensuite une tranchée de 120 pieds de largeur, à travers la pointe au nord de la rivière, pour finir avec le nettoyage de la rivière en bas de ce point. Le coût de cet ouvrage est évalué à $35,250, sans compter le coût du matériel de dragage. Ce travail prendrait au delà de 2 ans.

On a examiné le terrain au sud du township 25 et on a trouvé que 83,192 acres de terre bénéficieraient de ce travail. On n'a pas pu faire d'arpentage à l'extrémité nord du lac, à cause de la neige et des difficultés de transport, mais avec les connaissances qu'on a déjà de ces endroits on calcule qu'on pourra obtenir ainsi près de 65,200 acres de terre. Total, 148,392. Si le lac n'était abaissé que d'un pied on obtiendrait 74,196 acres.

On a arpenté le lac Dog; on a remarqué que lorsque l'eau est haute dans le lac Manitoba, les vents du nord et du sud le font déverser dans le lac Dog; on pourrait creuser un canal à l'extrémité sud, qui ferait baisser l'eau. Cependant, si on abaisse le niveau du lac Manitoba, ces travaux ne seront pas requis.

Il y a beaucoup d'endroits dans le lac Manitoba où l'eau est peu profonde. Deux grands expéditeurs ont choisi récemment la route par chemin de fer à partir des points du lac Manitoba jusqu'à Winnipeg, de préférence à la voie par eau et par chemin de fer. Le trafic par navigation sur le lac est à peu près nul, de sorte qu'on ne doit y porter que peu d'attention.

Les autres points d'intérêt, tels que: terrains de chasse, clubs, quais, etc., ne sont pas assez importants pour qu'on puisse les opposer aux bénéfices que retirerait la contrée agricole adjacente au lac.

LAC NETLEY.

Le lac Netley est au sud du lac Winnipeg et à l'ouest de la rivière Rouge dont il est séparé par un banc très étroit, ayant cinq pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau et s'abaissant rapidement de chaque côté.

L'issue naturelle du lac débouche dans le lac Winnipeg et est connu sous le nom de chenal Salamoina.

Les vents continus du nord ont pour résultat d'élever le niveau du lac Winnipeg et, à son tour, le lac Netley, inondant une grande étendue de terrain à foin près du lac.

Afin de régler le niveau de l'eau dans le lac Netley, il a été décidé de creuser un chenal à travers le banc qui sépare la rivière du lac, à son extrémité sud.

L'eau du lac Netley est assez profonde pour permettre aux bateaux de la rivière d'y naviguer et d'y prendre des chargements de bois et de foin pour Winnipeg et d'autres points.

La drague du ministère, *N° 202,* a travaillé à cette tranchée du 3 au 17 octobre et a enlevé 6,645 verges cubes de glaise au coût de $917.24, soit 13.8 centins par verge cube, ce qui comprend 3.8 centins pour réparations de la drague, etc. Longueur de la tranchée: environ 285 pieds; largeur: 90 pieds; profondeur d'eau: 7 pieds. Toutes les substances draguées ont été jetées par-dessus bord.

LAC PÉLICAN (QUAI).

Comme l'eau est très basse dans le lac Pélican, comté de Souris, et que les bateaux utilisant le nouveau quai sont à faible tirant d'eau, ce quai était trop haut pour qu'on puisse y accoster.

Pour obvier à cette difficulté, une plate-forme de débarquement fut construite de chaque côté du quai, aussi près du rivage que possible, afin de ne pas nuire au quai si l'eau revient à son ancienne élévation.

Cette plate-forme fut posée sur des soliveaux de 5 par 10 pouces, placés sur les moises et les marches descendant d'une plate-forme au niveau du quai. Ces plates-formes furent construites sur les deux côtés du quai afin d'abriter les bateaux pendant les tempêtes. Cet ouvrage fut fait au coût de $175.48.

Le nivellement de l'approche du nouveau quai fut terminé au coût de $144.02.

RIVIÈRE ROUGE.

Nouveau chenal d'entrée.

Les opérations sur le nouveau chenal d'entrée ont été commencées le 16 novembre 1913, et cessèrent le 21 mars 1914.

Pendant la saison, le ministère de la Marine a établi deux feux pour l'usage du nouveau chenal.

Les travaux exécutés ont été de plusieurs genres afin de les conformer aux conditions existant pendant le cours de construction.

Les travaux de protection sur le côté est du nouveau chenal, de 1,000 pieds, consistent en deux rangs de pilotis enfoncés parallèlement avec la ligne centrale du chenal, à 8 pieds d'intervalle et longitudinalement, de 4 pieds de distance, d'axe en axe. Sur les travaux du côté du chenal, des moises en sapin de la Colombie-Britannique, de 10 sur 12 pouces ont été boulonnées sur le sommet et au niveau de l'eau, servant de guides pour des palées en pilotis en sapin de la Colombie-Britannique, de 4 x 12 x 24 et 30 pieds et embouvetées; en travers, des liens de pruche ronds de 9 à 10 pouces de diamètre ont été boulonnés du rang d'en avant à celui d'en arrière. Des liens de pruche ronds ont été boulonnés longitudinalement sur le sommet des liens de travers et contre le rang de pilotis d'en arrière; des liens en angles, en pruche ont été employés pour renforcer les travaux davantage.

Ce genre de travaux a aussi été continué sur le côté ouest du chenal, formant en tout 2,060 pieds de travaux nouveaux.

A la fin de l'exercice 1912-13, 300 pieds de ces travaux, sur le côté ouest restèrent inachevés; ces travaux ont été complétés cette année. Sur une distance de 440 pieds, les vieux pilotis, enfoncés en 1911, ont été renforcés en enfonçant des pilotis intermédiaires dans le rang du côté du chenal et en les assujetissant au rang d'en arrière avec des liens de pruche de 9 à 10 pouces; des moises de 10 sur 12 pouces ont été boulonnées sur les pilotis, et des palées en pilotis de 4 x 12 x 24 pieds et embouvetées ont été enfoncées et attachées aux travaux au moyen de boulons vissés. Des liens longitudinaux ont été aussi boulonnés le long du rang de pilotis d'en arrière pour renforcer les travaux davantage.

Sur une distance de 85 pieds, sur le côté ouest, l'ouvrage fait l'année dernière consista à poser une palée en pilotis sur le côté donnant sur le chenal et des liens en angles et longitudinaux en pruche ont été boulonnés aux travaux pour les renforcer davantage.

A cause de l'action des vagues, au cours des plus grosses tempêtes de l'année dernière, la partie la plus faible des travaux a été emportée sur le côté ouest du chenal, sur une distance de 75 pieds; ceci a été remplacé par un même genre de travaux mais plus forts; une palée en pilotis embouvetés de 4 x 12 x 24 pieds a été employée et boulonnée à une moise de 8 x 10 pouces avec des boulons vissés de ¾ de pouce.

Durant la saison de 1913, le lac Winnipeg avait en moyenne 4 pieds au-dessus de zéro de l'échelle d'étiage, plus haut qu'il ne l'a été depuis des années. Il en résulta que les vagues ont creusé un chenal entre les extrémités du rivage des travaux et le banc de la rivière à son embouchure, causant un remplissage considérable du chenal

proprement dit. Ces ouvertures ont été fermées par la construction de 158 pieds de travaux d'un type léger sur le côté ouest et de 32 pieds sur le côté est.

Dépense: $43,584.37.

Dragage.

Ce dragage fut fait pour approfondir le nouveau chenal entre l'embouchure de la rivière Rouge et le lac Winnipeg.

Au cours de l'hiver précédent, un ouvrage de protection a été construit jusqu'à 1,800 pieds du rivage. Des sondages ayant montré la nécessité de draguer ce chenal, les dragues *N° 201, 202* et *205* y furent employées.

La drague *N° 201* a travaillé du 24 avril au 1er octobre et a enlevé 93,744 verges cubes d'alluvion, de sable et de glaise au coût de $10,539.98, soit $11.24 par verge cube. Ce montant comprend 2·28 centins par verge cube pour réparations à la drague, etc.

Ce dragage fut fait dans le chenal du lac à partir de la station 2 jusqu'à la station 37. Tous les déblais furent pompés par-dessus l'ouvrage de protection ou en dehors du chenal, sur les deux côtés.

La drague *N° 202* a travaillé du 16 mai au 5 uin et du 9 août au 30 septembre, et a enlevé 22,892 verges cubes de glaise au coût de $4.077.27, soit 17·81 par verge cube, y compris 3·8 centins pour réparations.

Le dragage fut fait entre le chenal du centre et la rive du lac afin d'augmenter la largeur du chenal. Les déblais ont été remorqués à 1½ mille. La drague *N° 205* a travaillé du 15 mai au 5 juin et a enlevé 10,990 verges cubes de glaise, au coût de $1,485, soit 13·5 centins par verge cube, comprenant 3·2 centins pour réparations. Ce dragage fut fait entre le chenal du centre et le rivage du lac pour augmenter la largeur du chenal. Les déblais furent remorqués à 1½ mille.

Réparations des rives en haut de Saint-André.

Lorsque le barrage Saint-André est en opération et que la rivière Rouge est maintenue à l'élévation 703·0, les rives de la rivière sont constamment sujettes à l'érosion. Il a été trouvé nécessaire de protéger le chemin situé sur la berge aux endroits où il est près de la rivière, et de réparer les deux ponts qui ont été affectés par l'élévation des eaux.

Le roc qui a été dragué dans le chenal à l'extrémité nord de l'écluse, et qui avait été miné l'hiver précédent, a été placé le long du rivage, au niveau de l'eau.

Les ponts furent enlevés et des tuyaux en fer galvanisé ondulé ont été posés avec un remplissage en terre et pierre, jusqu'au niveau du chemin.

La longueur de la rive qui a été réparée a été de 3,048 pieds. Le coût de cet ouvrage a été de $2,962.80.

SELKIRK.

Marine Railway.

Pendant le mois d'octobre, des hommes avec des chevaux et des charettes ont été employés pour enlever la terre de la coupe, en haut de la ligne d'eau, sur le site du *marine railway* projeté. Ces matériaux ont été déposés en remblais autour de l'extrémité de la partie inclinée.

Des matériaux ont été achetés pour allonger le bras de la pelle de la drague *N° 205*, afin de permettre le creusage jusqu'au niveau, à l'extrémité du large de la partie inclinée.

Six trous ont été forés, d'une longueur totale de 150 pieds, pour sonder le fond au-dessous du *marine railway.*

Des sondages ont été pris sur toute l'étendue draguée pendant l'automne, aussi en travers la rivière sur le prolongement de la ligne centrale.

Le 9 mars, un contrat pour $12,000 avec la *Grandall Engineering Co.,* a été exécuté. La compagnie a commencé l'ouvrage immédiatement, et au bout de l'exercice elle avait livré 120,000 pieds de bois, 217 pilotis et 45,300 livres de boulons de fer et d'armature d'acier, au montant de $9,072.

Le coût de l'autre ouvrage énuméré plus haut est comme suit: excavation de terre, le bras de la pelle, le forage des trous et le sondage s'élèvent à $1,288.05 pour la main-d'œuvre et $444.85 pour les matériaux, soit un total de $1,732.91.

Poteaux d'amarrage, étang de l'ouest.

Comme l'étang de l'ouest, à Selkirk, est employé par les compagnies d'expédition comme un havre d'hiver et est exposé aux forts courants et aux glaces pendant les eaux du printemps, on a trouvé nécessaire de placer des poteaux d'amarrage pour leur sûreté.

Ces poteaux consistent en un groupe de quatre pilotis enfoncés l'un contre l'autre autant que possible et boulonnés l'un à l'autre. Il y a cinquante groupes en tout, un rang sur chaque côté de l'étang, s'étendant au nord à 3,600 pieds des chantiers maritimes du gouvernement. Ces pilotis ont tous 35 pieds de longueur.

Dépense totale, $1,938.90.

En sortant du havre, au printemps, la glace a causé des dommages considérables au quai.

Les réparations consistent à renouveler des défenses, les courbes, le plancher et à faire d'autres petites réparations.

Dépense, $371.67.

Dragage de l'étang de l'ouest.

L'étang de Selkirk forme le havre d'hiver de presque tous les bateaux du lac Winnipeg et de la rivière Rouge. Les chantiers maritimes du ministère des Travaux publics sont situés à la tête de l'étang. La flottille du dragage du gouvernement hiverne à cet endroit.

Le trafic grandissant des dernières années a été la cause que les rives se sont abaissées et l'eau est devenue moins profonde. On profite du commencement et de la fin de la saison, pendant qu'on ne peut draguer ailleurs, pour y exécuter le dragage nécessaire.

Les dragues du ministère "n° 202, 204 et 205" furent employées comme suit:—
La drague "n° 202" a travaillé du 28 avril au 7 mai et du 21 au 29 octobre, et a enlevé 4,342 verges cubes de vase et de glaise au coût de $917.24, soit 21.21 centins par verge cube, y compris 3.8 centins par verge cube pour réparations.

La drague "n° 204" a travaillé du 24 avril au 6 mai, et a enlevé 4,956 verges cubes au coût de $1,100, soit 22.2 centins par verge cube, y compris 2.5 centins par verge cube pour réparations aux dragues.

La drague "n° 205" a travaillé du 18 avril au 6 mai et a enlevé 8,924 verges cubes de sable et de glaise au coût de $1,200, soit 13.45 centins par verge cube; ce montant comprend 3.2 centins pour réparations aux dragues.

L'étang est protégé et il n'y a eu aucune perte de temps. Toutes les substances draguées ont été remorquées à une distance de 2 milles.

Etablissement de pisciculture à Selkirk.

Du dragage ayant été demandé à l'extrémité du tuyau de suction de l'établissement de pisciculture de Selkirk, la drague *N° 202* a travaillé à cet endroit du 18 au 20 octobre, et a enlevé 413 verges cubes de déblais au coût de $164.35, soit 39.79 centins par verge cube, comprenant 3.8 centins pour réparations.

Marine Railway.

Le dragage pour le nouveau *Marine Railway* à Selkirk fut commencé en octobre. Le dragage commence à un point où l'eau a 15 pieds de profondeur, à environ 295 pieds du rivage, de là jusqu'au rivage, et de ce dernier point jusqu'à 255 pieds dans la rive. Le dragage fut fait sur une largeur de 200 pieds à son extrémité extérieure et une largeur de 60 pieds à son extrémité intérieure.

Les 300 pieds extérieurs du bassin dragué ne purent être creusés jusqu'à la profondeur voulue, parce que les bras des cuillers des dragues étaient trop courts. L'ouvrage fut fait par les dragues du département "n° 204 et 205".

La drague "n° 204" a travaillé du 9 octobre au 1er novembre et a enlevé 14,460 verges cubes de glaise et de gumbo, au coût de $1,652.63, soit 14.42 centins par verge cube comprenant 2·5 centins pour réparations.

La drague "n° 205" a travaillé du 9 au 30 octobre et a enlevé 13,386 verges cubes de glaise et de gumbo, au coût de $1,560.03, soit 11.65 centins par verge cube, comprenant 3.2 centins pour réparations.

SNAKE (*île*)

Les améliorations à faire au havre-lagune de l'établissement de pisciculture de l'île Snake, lac Winnipegosis, consistaient dans le creusage d'une partie peu profonde à l'entrée du sud, dans l'approfondissement d'un chenal de 6 pieds à travers le havre et dans le parachèvement de l'entrée du nord. Cette entrée a un double but: elle sert aux bateaux qui veulent entrer dans le havre pendant le gros temps et elle est une source d'eau pure pour l'établissement de pisciculture.

Le gouvernement avait d'abord construit une jetée dans le lac en avant de l'établissement, mais les glaces la démolirent partiellement, le tuyau fut brisé et les œufs de poissons furent perdus. La jetée reposait sur un lit de roc et il n'y avait pas moyen de la protéger contre la glace. Au cours de l'automne, le tuyau de succion fut posé à l'entrée du nord. Un bassin de 40 pieds carrés et de 10 pieds de profondeur fut dragué à cet endroit pour l'extrémité du tuyau. Le fond du bassin était trop dur pour le type de drague (*Orange peel*) employé et le ministère de la Marine et des Pêcheries se servit d'explosifs. La drague du ministère "n° 203" a travaillé du 24 mai au 6 septembre à cet endroit et a enlevé de la glaise, du gravier, des cailloux et du roc, comme suit:—

Entrée du sud..........................	331	verges cubes.
Entrée du nord..........................	6,931	" "
Rives..........................	552	" "
Havre des bateaux..........................	338	" "
Chenal dans le havre..........................	2,567	" "
Total............	10,749	

Le coût de cet ouvrage a été de $4,712.05, soit 43.96 centins par verge cube, ce qui comprend un dixième de un pour cent pour les réparations au xdragues, etc.

Le taux élevé par verge cube est à cause des difficultés imprévues à tirer la drague de la batture où elle avait été jetée par la tempête de l'automne dernier, à cause du service non satisfaisant du remorqueur mis au rancart depuis et aussi à cause de la dureté des déblais enlevés dans la coupe à travers la batture dans l'entrée nord.

Le temps possible du dragage était 1,129 heures et le temps perdu, comme suit:—

Tempêtes et température	64	heures.
Réparations	214	"
Remorquage et préparations pour les travaux	10	"
Changement de la drague de place	12	"
Enfoncement des pilotis	45	"
Appareillage et préparatifs	256	"
Divers	11	"
Total du temps perdu	647	"

Le temps perdu représente 57¼ pour 100 du temps possible.

SAINT-ANDRÉ.

Abords du pont.

La construction des abords a été continuée cette année. Au cours des mois d'hiver, l'ouvrage en acier a été érigé et, lorsque le temps doux fut arrivé, l'ouvrage en béton fut continué.

Ces travaux consistent dans la construction d'appuis sur les extrémités de l'est et de l'ouest du pont en acier. Chaque approche consiste en un remblai en terre maintenu en place par un mur de revêtement, et en un aqueduc en acier partant du remblai et allant jusqu'au pont principal dont les tours sont supportées sur des piédestaux en béton. Sur le côté est, le chemin a été construit à partir du bout de l'approche jusqu'au chemin public. Sur le côté ouest un pont à bascule Strauss a été placé au-dessus de l'écluse Saint-André.

Les quantités de matériaux entrés dans la construction de ces ouvrages sont les suivantes: Côté est: remblai en terre et chaussée 1,930 verges cubes, piédestaux en béton pour la balustrade 47·7 verges cubes; mur de soutènement (béton), 211 verges cubes; excavation pour ce mur, 206 verges cubes; béton dans les piédestaux pour l'ouvrage en acier, 121·5 verges; excavation pour ces piédestaux, 235 verges cubes.

Côté ouest· remblai 1,825 verges cubes; piédestaux en béton pour la balustrade, 24·4 verges cubes; excavation pour ces piédestaux 25·4 verges cubes; mur de soutènement et clée (béton) 1,813·9 verges cubes; excavation 3,515·9 verges cubes; béton dans les piédestaux pour l'ouvrage en acier 95·3 verges; excavation pour ces piédestaux 142 verges cubes; excavation pour le drain 262·7 verges cubes; remplissage en pierre pour le drain 537·5 verges cubes, drain en tuiles 570 pieds liénaires; acier d'armature 35,640 livres.

Pour les deux côtés, l'ouvrage total en acier a été de 351,728 livres, le plancher en bois de 84,226 pieds, mesure de planche, la balustrade de 20,100 livres. Le pont à bascule a été fait par contrat pour une somme ronde.

On a fait une allouance pour 499 verges cubes d'excavation, dans le mur de soutènement de l'ouest et la culée.

Des pilotis, d'une longueur totale de 2,447 pieds, ont été livrés mais n'ont pas été enfoncés. Un extra a été alloué pour les plaques en acier au-dessus du joint entre les planchers mobiles et fixes de la travée à bascule. Des déductions ont été faites pour les articles suivants: une barrière de sûreté pour chemin de fer, un poêle pour la maison de l'opérateur et sept stores pour fenêtres.

Le coût de l'ouvrage a été de $47,335.96.

Pavement du pont public.

Le chemin public, sur le sommet du barrage St-André, a été terminé par la pose d'un pavé en asphalte et d'une bordure en bois. Des soumissions ont été demandées et le contrat a été accordé à D. J. Harry Webb, de Winnipeg, pour $6,290.

La longueur de cet ouvrage est de 931 pieds et la largeur de 23 pieds. La bordure est en bois de 6 x 6 pouces boulonné au barrage par des boulons enfoncés à tous les 18 pouces à travers la chaussée. Les matériaux pour cet ouvrage furent apportés en barge jusqu'au barrage St-André, à partir de la manufacture d'asphalte de la ville de Winnipeg.

Un rang de 1 pouce de pierre concassée et de ciment asphaltique fut posé et recouvert d'un deuxième rang composé d'un mélange de bitume pur, de sable et de pierre à chaud pulvérisée. Du ciment Portland fut saupoudré sur le sommet et tout l'ouvrage fut roulé avec un rouleau à gazoline. La bordure a reçu deux couches de peinture avant d'être posée.

On a gardé une retenue de 20 centins par verge carrée du prix payé à l'entrepreneur, comme garantie de l'entretien de l'ouvrage pendant 10 ans.

Coût total, $6,310.

Echelle à poissons.

Un contrat fut accordé à William Newman & Co., de Winnipeg, pour la construction d'une échelle à poissons, au coût de $4,456. Cet ouvrage fut commencé vers le 1er août 1913 et est maintenant en opération. Il est en béton armé, avec un chenal en béton de 5 pieds de largeur, 4 pieds de profondeur et 190 pieds de longueur, en deux sections parallèles. L'échelle à poissons s'élève du niveau 684·0 au niveau 703·0, qui est le niveeau fixé du barrage St-André. Ce chenal est divisé en 32 étangs par 33 séparations. La chute entre chaque étang est d'environ 6 pouces. L'entrée du chenal est protégée contre le bois à la dérive par un grillage en bois.

Le coût de ces travaux a été de $6,707.90.

Dragage.

Du dragage fut fait à cet endroit pour enlever le roc qui avait été miné au cours de l'année précédente.

Au cours du printemps, on eut de grandes difficultés pour tenir les dragues en place ou pour les remuer afin de laisser passer les bateaux, à cause de la force du courant.

La drague *N° 202* a travaillé du 9 juin au 7 août et a enlevé 5,162 verges cubes de roc au coût de $3,891.70, soit 75·41 centins par verge cube, auxquels il faut ajouter 3·8 centins pour réparations.

La drague *N° 205* a travaillé du 7 au 14 mai et du 9 juin au 1er juillet, enlevant 3,103 verges cubes au coût de $2,270, soit 73·12 centins par verge cube, auxquels il faut ajouter 3·2 centins pour réparations.

VICTORIA BEACH (BAIE.)

Le dragage à cet endroit formait partie du plan original du havre, lorsque le brise-lames fut construit. Celui-ci étant terminé, la drague du département *N° 204* a travaillé du 16 juillet au 7 août et a enlevé 7,493 verges cubes de sable, de glaise et de cailloux au coût de $1,875.12, soit 25 centins par verge cube, ce qui comprend 2·5 centins par verge cube pour réparations aux dragues, etc. Les substances draguées furent remorquées à un mille. La profondeur atteinte est de 7½ pieds au-dessous de zéro.

WINNIPEG.

Dragage.

Les rivières Rouge et Assiniboine charroyant des alluvions, le chenal dragué à Winnipeg l'année dernière dut être dragué de nouveau cette année. Ce dragage fut fait

en remontant et en descendant le courant, et consiste en deux tranchées partant d'un point à 1,395 pieds au nord du pont du N.T.Ry. jusqu'au pont Broadway. Au sud du pont Broadway trois tranchées furent draguées sur une distance de 1,040 pieds.

Le minimum d'eau requis est de 10 pieds, mais comme le fond est mou et que le chenal se remplit rapidement de sédiment, on le creusa à une plus grande profondeur. L'ouvrage fut fait par les dragues du département *N° 204* et *205* comme suit:

La drague *N° 204* a travaillé du 12 mai au 10 juillet et a enlevé 23,677 verges cubes d'alluvions, de sable et de boue, au coût de $3,801.10, soit 16·06 centins par verge cube. Cet item comprend 2·5 centins pour réparations à la drague.

La drague *N° 205* a travaillé du 3 juillet au 7 octobre, et a enlevé 50,973 verges cubes d'alluvions, de sable et de vase, au coût de $6,520, soit 12·8 centins par verge cube, comprenant 3·2 centins pour réparations à la drague et à l'outillage.

WINNIPEGOSIS.

La ville de Winnipegosis, située à l'embouchure de la rivière Mossy, est le centre d'où rayonne le commerce sur le lac Winnipegosis.

A l'entrée du lac, la rivière Mossy coule dans un chenal submergé qui est exposé à de violentes tempêtes et a souvent besoin de dragage.

Après avoir terminé l'ouvrage, à l'île Snake, la drague du ministère *N° 203* a travaillé du 7 septembre au 14 octobre et a enlevé 5,203 verges cubes de sable et de glaise. La drague fut employée dans la rivière pour améliorer le bassin d'hivernement de l'outillage. La quantité excavée a été de 2,035 verges cubes.

Les dépenses ont été de $2,352.44, soit 29·97 centins par verge cube, ce qui comprend un dixième de un pour cent pour les réparations à la drague.

La profondeur d'eau atteinte a été de 7 à 8 pieds et les substances draguées ont été remorquées à un mille.

SASKATCHEWAN.

Barrage Craven.

Des réparations de peu d'importance furent faites au vieux barrage, afin de fermer les pertes d'eau et de le renforcer d'une manière générale. Ces réparations ont consisté à placer du roc sur le côté en aval, et à doubler le côté d'amont avec du gravier, de la glaise et des fascines. On a trouvé cette méthode très efficace pour boucher les fissures qui se produisaient de temps en temps.

L'échelle à poissons devrait être prolongée, car le fonds de la rivière s'est creusé et les poissons sont incapables de monter lorsque l'eau est basse. Ce travail sera fait au cours de l'été lorsque la hauteur de l'eau le permettra.

Le barrage, dans sa condition actuelle, est sûr et ne demandera pas d'autres travaux pour maintenir le niveau voulu dans le lac Last-Mountain.

LAC LAST-MOUNTAIN.

Les réparations ordinaires du printemps, de la flottille de dragage, ont été faites de bonne heure en avril 1913, et le dragage fut commencé le 26 mai.

La drague *N° 207,* appartenant au ministère, fut employée avec le remorqueur *Ruby,* et deux chalands. L'ouvrage consiste en l'enlèvement d'une bande de terre de 25 pieds de largeur, sur le côté est du chenal creusé entre le bassin de virage de Valeport et l'eau profonde dans le lac. Le chenal a maintenant 65 pieds de largeur et 4,700 pieds de longueur et a une profondeur moyenne de 6 pieds, à eau basse. Ce dragage fut terminé le 28 septembre.

Nombre de verges cubes enlevées (mesure de chaland), 19,967.

Substances draguées: Glaise. Coût: environ 36 centins par verge cube.

En mars dernier, on fit un arpentage de la superficie déjà draguée et de ce qu'on se propose de draguer au cours de cette saison, afin de s'assurer de la condition du fonds du bassin de virage et du chenal et pour déterminer le facteur d'expansion, pour l'information de la division du dragage.

Dépenses: $6,503.19.

Arpentage de la rivière Saskatchewan-Nord.

Deux parties de la rivière furent arpentées avant 1913; la première partie a 300 milles de longueur et s'étend de Prince-Albert à Le-Pas, elle fut arpentée en 1911; la seconde a 241 milles de longueur, s'étendant approximativement de Edmonton à Lashburn-Ferry, et fut arpentée en 1912. Au commencement de 1913, il restait encore une partie non arpentée de 234 milles de longueur, entre Lashburn-Ferry et Prince-Albert. Cet ouvrage fut commencé de bonne heure en mai et continué pendant l'été, jusqu'au 15 août, date à laquelle on atteignit Prince-Albert, d'où avait eu lieu le départ de l'arpentage de 1911.

La rivière a maintenant été complètement arpentée d'Edmonton à Le-Pas, une distance approximative de 775 milles.

Pendant la dernière partie d'août, on réorganisa le parti d'arpentage principal et on commença l'arpentage de la rivière entre Le-Pas et le lac Winnipeg. On avait arpenté, traversé, pris les niveaux et les sondages, et fait la triangulation de la rivière sur une distance de 31 milles, au commencement de l'hiver, lorsque le parti revint à Le-Pas et fut désorganisé. Le personnel du bureau revint à Prince-Albert et a été employé depuis à la mise en plans de l'ouvrage de la saison.

Des observations du niveau de l'eau ont été faites quotidiennement aux stations principales suivantes: Edmonton, Battleford, The Elbow (Ceepee), Prince-Albert et Le-Pas (Man.).

On a fait une comparaison avec les niveaux pris par le département de l'Intérieur à Prince-Albert, Ceepee et Battleford, et ils concordent d'une manière satisfaisante avec les niveaux de la rivière Saskatchewan. Une comparaison sera aussi faite avec les niveaux précis pris à Edmonton et Le-Pas, lorsque ce travail aura été fait.

On a fait une investigation des conditions de la rivière Clearwater et de l'embranchement principal de la rivière Saskatchewan, afin de contrôler les inondations dans les collines situées au point où la rivière sort des montagnes. On a examiné trois emplacements pour barrages et réservoirs sur la rivière Clearwater; deux de ces emplacements furent abandonnés à cause du peu de capacité d'emmagasinage qu'ils offraient. Le troisième, qui a été choisi, est à environ 55 milles de Rocky-Mountain-House, et offre une capacité d'emmagasinage de 138,000 pieds, mesure d'acre. Un autre emplacement avantageux fut aussi trouvé dans une vallée entre deux montagnes, sur la rivière Saskatchewan, à Kootenay-Plains, à environ 75 milles en amont de Rocky-Mountain-Souse. La capacité d'emmagasinage de cet endroit est d'environ 239,000 pieds, mesure d'acre. Le drainage du barrage de la rivière Clearwater est évalué à 430 milles carrés et celui de l'emplacement de Kootenay-Plains, à 1,730 milles carrés.

On se propose de continuer cette exploration pendant cette saison; on examinera les rivières Sheep, Siffleur, Baptiste, et les embranchements Sud et principal de la rivière Brazeau.

Le personnel du bureau à Prince-Albert a été employé, pendant l'hiver, à la mise en plan des notes d'arpentage. Les plans sont assez avancés, mais ils ne seront pas terminés avant plusieurs mois. Cet ouvrage occupera le personnel du bureau pendant l'été.

PRINCE-ALBERT.

Ouvrages de protection.

Les nouveaux plans de ces ouvrages furent approuvés et l'autorisation d'exécuter les travaux à la journée, fut obtenue le 18 avril 1913. Des commandes furent données pour piler le bois, pour le fer, les outils, etc., et l'ouvrage fut commencé par un petit nombre d'hommes. Ce ne fut pas avant la dernière partie de juin qu'on put employer un personnel complet et commencer l'enfoncement des pilotis à cause du retard dans la mise en marche de la nouvelle sonnette à la vapeur. L'enfoncement des pilotis fut continué sans interruption jusque vers le 30 septembre, lorsque le chaland-sonnette devint inutilisable à cause de la baisse des eaux. En même temps que les pilotis étaient enfoncés, on procédait aux travaux d'assemblage, de couronnement, de la pose des liens, des fascines et du rip-rap sur les travaux.

La longueur totale des ouvrages de protection faits pendant l'année est de 750 pieds. Ils s'étendent en remontant la rivière, à partir de l'extrémité ouest du quai actuel, vers le pont du Canadian-Northern, où les ouvrages vont se terminer, contre la culée sud du pont. On terminera cette année les 1,500 pieds qui restent pour achever l'ouvrage.

Pendant les mois d'hiver, une équipe d'hommes fut employée pour recueillir la pierre des endroits voisins. Une partie considérable de cette pierre a été employée; la balance sera empilée à des points convenables pour être utilisée pendant cette saison.

On a empilé ainsi 145 cordes de pierres.

Dépenses totales, $16,027.74.

ALBERTA.

RIVIÈRE ATHABASCA.

La rivière Athabasca prend sa source dans les montagnes Rocheuses et son cours suit généralement la direction nord-est àtravers le nord de l'Alberta pour se décharger dans le lac Athabasca. Cette rivière est le seul moyen de transport à l'est d'Athabasca-Landing, pour l'approvisionnement des districts de Fort-MacMurray, du Grand lac des Esclaves et du bassin de la rivière MacKenzie. A 170 milles au nord d'Athabasca-Landing, on trouve une chaîne de rapides dont le plus considérable est le Grand-Rapide, qui accuse une pente de 40 pieds dans moins d'un mille. Des roches erratiques qui existent dans ces rapides en rendent la descente dangereuse aux chalands en charge. Il fallait autrefois décharger les chalands à la tête du Grand-Rapide et les conduire à vide pour le passage, et portager les provisions . Même à vide, les chalands ne pouvaient pas toujours opérer la descente sans avaries. On a fait dernièrement des travaux considérables pour rendre les Grands-Rapides navigables. On commença l'exécution de ces améliorations pendant l'exercice 1910-11, pour la poursuivre pendant l'année suivante, et la reprendre le 25 septembre dernier. Cet ouvrage couvrait une distance de ½ mille, consistant à enlever à la dynamite les gros cailloux qui obstruent le chenal.

On a aussi fait des travaux du même genre au Petit-Grand-Rapide qui se trouve immédiatement en bas du Grand. Des roches erratiques ont été minées, et l'on a débarrassé le chenal sur une longueur de 450 pieds par 10 pieds de largeur.

A l'achèvement de cet ouvrage, au commencement de février, le contremaître a amené une partie de son équipe au rapide Brûlé, à 15 milles en bas du Grand-Rapide, et l'on a miné cinq gros rochers qui obstruaient le chenal des chalands. Lorsque l'on eut terminé l'ouvrage en cet endroit, le même parti s'est rendu au rapide de Boiler, à 30 milles au nord du Grand-Rapide, pour enlever cinq gros rochers.

Montant des dépenses pendant le dernier exercice financier: $7,167.01.

EDMONTON.

Quai.

L'emplacement de ce quai se trouve directement à l'est du pont à bas niveau du gouvernement à Edmonton. Le plan d'exécution comportait un ouvrage d'une longueur totale de 180 pieds à la partie postérieure et de 121 pieds à la partie antérieure, et d'une largeur maximum de 60 pieds, avec deux tabliers, supérieur et inférieur, dont celui des hautes eaux devant être établi à 11 pieds 5 pouces au-dessus de l'étiage et dont l'autre à 7 pieds 5 pouces au-dessus de ce niveau.

Le contrat original avait été donné seulement pour la construction d'un quai, sans s'occuper du remplissage en arrière du quai, qui était nécessaire pour faire arriver au quai les chevaux et voitures, ainsi que les piétons. Au printemps dernier, le ministère a fait exécuter ce terrassement par des travaux à la journée. Pour faire ce terrassement d'une manière convenable, il a été nécessaire de construire une palée en madriers sur toute la partie postérieure du quai. Ces madriers sont en épinette rouge, de 4 pouces, il en a été employé 14,500 pieds m.p.; cette palée donne un bon support au terrassement. Pour ce remplissage on a pris à même la butte immédiatement en haut du quai, et l'on a construit un chemin de 20 pieds de largeur de niveau avec le quai.

Après la débacle des glaces, on a remarqué qu'un certain nombre de pilotis avaient été sérieusement endommagés le long du quai, et que quelques-uns avaient été emportés. Pour prévenir ces avaries à l'avenir, il a été jugé à propos de lambrisser toute la façade exposée du quai supérieur avec des madriers de 4 pouces, de manière à ce que la glace ou autres matériaux à la dérive n'aient aucune prise sur cette façade. De plus, on a remplacé les pilotis brisés ou enlevés et des pilotis nouveaux ont été enfoncés, un entre chaque piloti de défense dans le but de supporter les madriers. On a ainsi posé vingt pilotis, et cet ouvrage a été commencé au commencement de l'hiver dernier, à l'époque de l'extrême eau basse. Après que cet ouvrage en pilotis a été complété et que la surface du quai a été mise à un niveau parfait, une palée jointive en madriers de 4 pouces a été fixée le long de la face extérieure du quai, sur une distance de 121 pieds; on a continué cette palée en madriers de 4 pouces le long de la façade angulaire du quai, sur une distance de 85 pieds. Dans le but de renforcer le musoir du quai en haut du courant, cette palée et des pilotis ont été posés vers le rivage sur une distance de 25 pieds.

Il est peut-être à propos de mentionner que des sondages ont été pris à des intervalles réguliers, le long du quai, pendant la saison dernière, et l'on n'a trouvé aucun affouillement dans le lit de la rivière aux environs de cette structure. En réalité, cet affouillement avait une tendance à se faire dans une direction opposée.

Les dépenses, pendant l'exercice financier qui vient de se terminer, ont été de $2,396.64.

GROUARD.

Grouard est situé sur l'extrémité ouest du lac de l'Esclave. Le but de ces travaux est de faire un chenal à partir de l'eau profonde du lac jusqu'à Grouard, qui se trouve sur la rivière Buffalo, joignant la baie Buffalo au lac. Le chenal projeté, une fois complété, aura une largeur de 50 pieds, sur une taugente, et de 60 pieds, en ligne courbe, avec une profondeur de 4.5 pieds au-dessous de l'eau basse. Les matériaux enlevés consistent principalement en gumbo ou argile noire et gluante. La quantité totale de déblais dragués comprend 24,569 verges cubes, mesure prise sur les chalands. De cette quantité, il y avait environ 4,618 verges cubes excavées dans du sable et du gravier, le reste étant du gumbo, comme plus haut mentionné. Ces travaux ont été exécutés par la drague du ministère *N° 206*. L'ouvrage actuel a été commencé le 7 mai 1913, et suspendu le 11 octobre 1913, pour la saison. On n'employa pas de remor-

queurs ni de chalands en rapport avec ces travaux, les déblais étant jetés par-dessus bord à mesure que l'ouvrage avançait. A cause de la composition du terrain, il y a eu très peu de remplissage dans le chenal, qui est dû au tassement, excepté à certains endroits où le creusage avait été fait à travers des bancs de sable.

STURGEON-RIVER (RIVIÈRE DE L'ÉTURGEON).

Les travaux d'amélioration exécutés pendant le dernier exercice financier ont consisté à enlever les herbes marines dans le chenal de cette rivière, depuis le pont qui traverse à Saint-Albert dans Big-Lake, et à faire aussi un chenal sur toute la longueur du lac inférieur, parcourant une distance d'environ 4½ milles, ce nettoyage ayant pour but de former un chenal assez large pour les bateaux en usage.

Après avoir terminé cet ouvrage, on a transporté par chemin de fer le vaisseau jusqu'au lac Sainte-Anne, qui se décharge dans la rivière de l'Eturgeon. Les travaux exécutés en ce lieu pendant le dernier exercice financier ont compris la coupe des herbes marines et l'enlèvement de gros cailloux partout où c'était possible. Dans cette région les terres à foin ont été inondées depuis plusieurs années par la crue extraordinaire des eaux du lac. On prétend que cette crue des eaux est causée par le drainage, dans le lac Sainte-Anne et les lacs voisins, de certaines criques dont le cours a été détourné par les ouvrages faits par les compagnies des chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique. L'ouvrage a été commencé dans la rivière de l'Eturgeon, le 1er juillet dernier, et suspendu pour la saison, le 30 septembre.

Pour enlever ces herbes marines, on a employé le yacht du gouvernement, *Pioneer*, qui était à rien faire depuis plusieurs années à Athabaska. Ce bateau a été transporté par le chemin de fer jusqu'à Saint-Albert, où il fut mis en bon état. Une faux à couper les herbes fut placée au-dessus de la roue en arrière du bateau, et fixée de manière à être levée et baissée par deux roulettes. La mise en opération du bateau consiste à baisser le couteau et faire marcher le bateau sur une distance de plusieurs centaines de pieds. Après quoi le couteau est levé par deux hommes et débarrassé à la main des herbes qui l'entourent. Cette méthode a donné beaucoup de satisfaction. On a laissé le yacht au lac Sainte-Anne afin de continuer cet ouvrage durant la présente année, lorsque le crédit approprié sera disponible.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ALICE-ARM.

A Alice-Arm, sur la passe de l'Observatoire, on a construit un hangar à marchandises de 16 par 16 pieds, et on l'a couvert en bardeaux et peinturé à la journée. Ce hangar servira à protéger les marchandises débarquées par les prospecteurs et les colons; il a coûté $520.

AINSWORTH.

Ainsworth est un camp minier important situé sur le côté ouest du lac Kootenay. Sa population est d'environ 600 âmes. Des quantités considérables de minerais bruts et préparés sont expédiés au haut fourneau de Trail.

En 1913-14, on a voté le montant de $10,200 pour la construction d'un quai, et le 18 mars 1914, le contrat pour ces travaux a été adjugé à MM. J. Daney et Cie, de Nelson.

Le quai sera une structure en béton armé construite sur un récif de roc et sera de 32 sur 236 pieds. Le montant du contrat est de $9,242.

Le quai a été commencé en mars 1914 et est en voie de construction.

ARGENTA.

Argenta est un centre minier et agricole et où se font la culture des fruits et le commerce du bois. Il est situé sur la tête du lac Kootenay. C'est aussi la place de débarquement pour se rendre à Well's-Pass, dans le district de Windermere, et à une partie du district le long de la rivière Lower-Duncan. La population est d'environ 100 âmes, mais il y a une population flottante considérable.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $7,000.00. On a commencé l'ouvrage le 2 décembre 1913 et on l'a complété le 28 janvier 1914.

C'est un quai flottant de 40 x 89 pieds tenu en place ou moyen de faisceaux de pilotis. Les abords sont aussi flottants, de 16 pieds de largeur sur 288 pieds de longueur, tenus en place par un pilotis à chaque côté de chaque section. Ces sections ont 16 pieds de longueur et sont reliées ensemble avec des chaînes. Il y a sur le quai un entrepôt de 12 par 16 pieds.

Coût total du quai: $5.659.02.

ARROW-PARK.

Rivière Colombie.

Le 11 avril 1913, la drague du ministère, *Sheldrake,* a été mise en opération dans la rivière, immédiatement en aval du quai du Parc-Arrow, afin d'enlever la barre qui, en été, à la saison de l'eau basse, rend difficile l'accès au quai. On a dragué à cet endroit jusqu'au 30 avril, alors que la crue des eaux a nécessité la suspension des travaux. L'ouvrage a été repris le 19 novembre 1913 et complété le 8 janvier 1914. On a dragué une longueur totale de 610 pieds sur une largeur de 75 pieds avec une profondeur minima de 8 pieds à l'eau basse. On a enlevé 13,745 verges cubes de glaise et de roc qui ont été jetées pardessus bord, et 2,400 verges cubes de déblais qui furent jetés par dessus bord pour la deuxième fois.

Le coût total des travaux a été de $5,227.99.

ILE BARNSTON.

L'île Barnston, district de Westminster, une des îles les plus grandes de la rivière Fraser, est située à 9 milles en haut de la ville de New-Westminster. Les steamers, qui naviguent dans la rivière, y font escale régulièrement.

Après avoir été autorisé, on a employé l'outillage du gouvernement, y compris une sonnette, pour construire en cet endroit un quai formé de chevalets en pilotis, et recouvert d'un pavé. Ce quai comprend une tête de quai, de 60 x 60 pieds, et des abords de 225 pieds par 14 pieds.

Les travaux commencés le 29 octobre ont été complétés le 2 décembre, au coût de $2,499.98.

BEATON.

Beaton est situé à la tête du bras nord du lac Upper-Arrow, et est le débarcadère du district minier de Lardeau, y compris les camps de Beaton, Camborne, Trout-Lake, Ferguson et autres, qui sont desservis par un service quotidien de diligence.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $8,500.00. Les travaux ont été commencés le 3 novembre et terminés le 20 janvier 1914.

La structure est un quai flottant de 40 x 80 pieds avec des abords flottants de 16 pieds de largeur sur 256 pieds de longueur, construits en sections de 16 pieds, jointes au moyen de chaînes.

A cause de l'impossibilité d'enfoncer les faisceaux de pilotis pour tenir en place le quai et les abords flottants, le terrain étant du roc solide, des chaînes et de lourdes pièces d'ancrage en béton ont été employées. Un entrepôt de 12 x 20 pieds a été construit sur le quai.

Coût total des travaux: $7,713.89.

BELMONT (QUAI).

Les travaux exécutés à cet endroit comprennent la construction d'un petit quai, de 40 x 50 pieds, avec des abords, de 18 x 136 pieds, comprenant un plan incliné de débarcadère sur un côté du quai. L'ouvrage commencé le 26 juillet a été complété le 31 août 1913.

On a employé dans la construction de ce quai dix-huit (18) pilotis en bois créosoté pour obvier aux mauvais effets des tarets.

Le montant autorisé pour ces travaux était de $2,500, mais il a été nécessaire d'excéder cette somme de $420.97, laquelle n'a pas encore été payée à l'entrepreneur.

BOLD-POINT.

Bold-Point, district de Comox-Atlin, est situé sur l'Ile Valdez inférieure, à 100 milles au nord de la cité de Vancouver. C'est le point d'escale régulier des steamers qui naviguent dans le détroit de Georgie. Les cultivateurs et les marchasds de bois de ce district y viennent expédier leurs produits.

La construction d'un quai en cet endroit ayant été autorisée, un contrat a été adjugé à Jamec McDonald & Co. pour faire les travaux selon des prix par unités, savoir: $23 par pilotis et $30 par mille pour les madriers, les solives, etc., le tout mis en place.

La structure complétée comprend un quai formé de chevalets en pilotis, recouverts de solives et d'un plancher, avec des abords de 240 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, réunis par une passerelle à un ponton flottant de 42 x 58 pieds. Les travaux commencés le 27 octobre ont été complétés le 6 décembre, au coût total de $2,479.15.

BURTON-CITY.

Passe (Narrows) de la rivière Colombie.

Le 1er avril 1913, la drague du ministère, *Sheldrake,* a été mise en opération pour draguer le chenal en aval de Burton-City pour enlever les déblais éboulés de Cariboo-Creek, qui viennent s'accumuler annuellement dans la passe. La tranchée a été complétée le 11 avril 1913, et pendant cette période on a dragué 3,955 verges cubes de déblais, composés en grande partie de gravier dur. Ce dragage a coûté la somme de $923.67. La longueur totale de la tranchée, y compris le dragage précédent, est de 2,215 pieds, sur une largeur de 75 pieds, avec une profondeur minima de 9 pieds au-dessous de l'eau basse. La quantité totale des déblais jetés par-dessus bord était de 25,444 verges cubes, et a coûté la somme de $3,839.30.

CAMPBELL-RIVER.

Les réparations faites au quai de cet endroit comprennent le renouvellement de 10 pilotis dans les abords, des pilotis neufs dans 30 chevalets, et un nouveau plancher. L'ouvrage a été commencé le 28 juillet et terminé le 31 octobre 1913. On fit aussi d'autres réparations nécessaires tels qu'enfoncement de 10 pilotis, le récépage de 14 pilotis, le boulonnage de 10 pilotis; 16 pilotis ont été démolis et renouvelés, et on a posé un plancher neuf. Ces derniers travaux ont été exécutés du 9 au 19 février.

Montant dépensé: $2,497.31.

CAMP-ISLAND.

Camp-Island, district de ComoxAtlin, est situé dans le détroit de Georgie, à 100 milles au nord-ouest de la cité de Vancouver. C'est un point de refuge contre les tempêtes des vents sud-ouest; les steamers qui font escale aux îles du détroit arrêtent à cette île.

Des travaux comprenant des réparations et un prolongement au quai du gouvernement à Camp-Island, ayant été autorisés, un contrat fut adjugé à James McDonald & Co. pour faire cet ouvrage selon des prix par unités, savoir: $23 par pilotis et $30 par mille pour le bois de construction requis, le tout mis en œuvre.

On a fait des réparations générales aux abords et à la tête du quai, et un prolongement, ayant 60 pieds de face et s'avançant de 20 pieds en eau profonde, a été construit à l'extrémité extérieure du quai.

Les travaux commencés le 29 octobre ont été complétés le 12 novembre, au coût total de $1,983.82.

CANOE-PASS.

Canoe-Pass, district de New-Westminster, est situé à l'embouchure de la rivière Fraser, et sépare la terre ferme de l'île Westham. Cette passe sert de voie navigable aux diverses fabriques de conserves et aux colons établis le long de ses bords.

Près du quai public placé à cet endroit, on a fait dans le cours de l'année des ouvrages de protection sur la rive sud de la Passe.

L'outillage du ministère a été employé à l'exécution de ces travaux, et environ 600 pieds linéaires de la rive sont actuellement protégés par des structures en matelas et pierres. On a placé 24 matelas, chacun de 40 pieds de longueur par 25 pieds de largenr, et ils ont été lestés avec 511 tonnes de pierres de carrière.

Les travaux commencés le 9 août, ont été complétés le 18 octobre. Pendant ce temps, l'outillage a été utilisé durant six jours pour enfoncer des pilotis d'alignement à l'embouchure de la rivière et faire quelques légères réparations au quai de Steveston.

Dépense totale: $4,259.97.

CAPILANO.

Le Capilano est une rivière prenant sa source dans les montagnes Howe-Sound, dans le district de Vancouver, et il coule vers le sud-ouest et se décharge dans la première-Passe (*Narrows*) de l'Anse-Burrard par trois bras distincts. A cause de la hauteur considérable de sa source, et de la descente précipité de son cours à travers les montagnes, le Capilano devient dangereux par ses inondations à l'époque de la crue des eaux.

Le but des travaux exécutés en cet endroit est de contrôler ces inondations en détournant et dirigeant le surplus de l'eau dans le chenal ouest. Pour atteindre ce même but on a élargi par le dragage le chenal de l'est qui se décharge dans la première passe.

Pour faire cet ouvrage, une dépense de $2,700 pour des travaux à la journée a été autorisée. L'ouvrage a été commencé le 11 juillet, comprenant la construction d'un barrage de 350 pieds de longueur à travers le bras est de la rivière. Il a été complété, le 13 août, au coût de $2,680.22.

Une inondation subséquente ayant élargi le chenal autour du bout du barrage a causé d'autres dommages.

On a commencé à réparer ces dommages, au mois de mars et l'ouvrage se continuait à la fin de l'exercice. Les travaux en cours d'exécution consistent à faire une digue submergée, en cailloux détachés, de 600 pieds de longueur, le long de la rive est du chenal ouest de la rivière, formant un prolongement du barrage n° 1, à travers la tranchée faite par l'inondation ci-dessus mentionnée, et à creuser le lit du chenal ouest de la crique parallèlement et en bas de la digue maintenant en construction.

CASCADE FLUME.

Cascade Flume, district Comox-Atlin, est un petit établissement situé le long de la côte du détroit de Georgie, sur la terre ferme, à 25 milles au nord-ouest de la cité de Vancouver. On communique avec cet endroit par des petits steamers qui font le trafic le long de la côte.

Des instructions ayant été données de construire un petit quai à Cascade-Flume, on a jugé qu'il était plus avantageux, à cause du site exposé aux tempêtes, d'ériger solidement un ponton flottant, où les steamers pourraient accoster plus sûrement .

Les travaux ont été exécutés à la journée. Le ponton flottant, de 26 x 50 pieds est construit avec une plate-forme appuyée sur des traversiers en grandes pièces de bois de cèdre rond, le tout ancré à un pilier en ciment pesant 2½ tonnes. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et le ponton a été remorqué et mis en place le 20 janvier.

Coût total de l'ouvrage: $1,313.78.

CEDAR-CREEK.

Lac Kootenay.

Cedar-Creek est situé sur la rive ouest du lac Kootenay, à un mille au nord d'Ainsworth. C'est le terminus du tramway et le lieu d'expédition des minerais extraits de plusieurs mines appartenant à la *Consolidated Mining and Smelting Co.* et à la *Silver Hoard Mining Co.*

Ces compagnies possèdent d'immenses dépôts de minerais sur le bord de Cedar-Creek, et l'éboulement de ces minerais dans le chenal a nécessité le dragage de ce chenal pour permettre aux barges d'accoster le long des dépôts de minerais.

Le 1er avril 1913, la drague du ministère, *Bittern,* a été mise en opération à cet endroit et a continué le dragage jusqu'au 7 avril 1913, alors qu'elle a été transportée à Nelson. Du 17 septembre au 22 septembre, et du 30 octobre au 11 décembre, le dragage a été repris à Cedar-Creek.

On a dragué deux tranchées de 136 pieds et de 102 pieds, respectivement, par 49.5 pieds de largeur sur une profondeur moyenne de 5 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés, en grande partie du roc et de l'argile, comprennent 8,000 verges cubes, dont 6,355 verges cubes sont des déblais jetés par dessus bord.

Le coût total des travaux précités a été de $2,011.08.

CHASE.

Du 12 au 19 juillet, on a fait du dragage nécessaire entre le quai du ministère et l'entrepôt. On a enlevé 1,716 verges cubes de gravier, qui fut jeté par-dessus bord et distribué par des chevaux et des grattoirs. Le coût des travaux, y compris les gages des chevaux, $240.24.

Le 11 novembre, le *Pélican* a été envoyé de Little-River au quai public de Chase, et on a commencé à travailler sur une coupe, le long du côté ouest du quai, afin de permettre aux petits vaisseaux d'obtenir un abri et un lieu d'amarrage durant la saison d'eau basse.

Ces travaux qui furent complétés le 26 novembre, consistaient en une coupe de 450 pieds de longueur, 45 pieds de largeur avec une face de 4.5 pieds, en moyenne. On enleva 3,993 verges cubes de sable qui fut jeté par dessus bord. Le coût, au prix de 12 centins la verge cube, s'élève à $407.16.

CHILLIWACK.

Du montant de $3,500 spécifié pour l'enlèvement des souches et du bois fondrier dans la rivière Fraser, à Chilliwack, et inclus dans le crédit général voté pour l'amélioration de la rivière Fraser, il a été dépensé $3,186.15.

L'ouvrage a consisté à enlever des souches et d'autres obstruction dans la rivière vis-à-vis de Chilliwack, dans le cours de l'année, et à réparer deux barrages.

CHURCHOUSE.

Churchouse, district de Comox-Atlin, est un endroit situé sur la terre ferme, à 125 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. C'est un point de relâche pour les bateaux cabotiers; plusieurs remorqueurs y sont employés pour l'industrie du bois.

La permission fut accordée de construire un quai flottant dans une petite baie qui baigne cet endroit. Cet ouvrage fut fait à la journée; il comprend un ponton flottant de 24 par 50 pieds et une approche flottante de 6 pieds de largeur et 336 pieds de longueur, avec les pièces d'ancrage, etc.

Les travaux furent commencés le 15 octobre et terminés le 24 novembre, au coût de $841.79.

CLAM-BAY, THETIS-ISLAND.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent la construction d'un quai neuf, de 40 x 60 pieds avec des abords de 12 x 251 pieds, et d'un hangar de 12 x 20 pieds. L'ouvrage, commencé le 26 juillet, a été complété le 4 septembre 1913.

Dans la construction de ce quai, on a employé 18 pilotis en bois créosoté afin de protéger la structure contre les effets pernicieux des tarets.

Montant dépensé: $3,000.

RIVIÈRE COLOMBIE.

La partie de la rivière Colombie, du lac Windermere à Golden, sur la voie principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, une distance de 100 milles, est navigable pour les bateaux d'un faible tirant d'eau, du mois d'avril au mois de novembre. Le bateau *Muskrat,* qui sert à ramasser le bois fondrier, est employé sur cette partie de la rivière pour enlever les obstructions et faire les améliorations nécessaires à la navigation.

La nature de l'ouvrage varie, mais consiste surtout à faire disparaître des berges de la rivière les arbres qui projettent au-dessus du chenal, à enlever le bois fondrier, à réparer et construire de nouveaux barrages et à curer les barres avec une ravale *Stanley* dont elle est munie.

Ce bateau a commencé, le 1er avril les travaux de la saison de 1913, et les a poursuivis jusqu'au 15 octobre, alors qu'il fut mis en quartiers d'hiver à Athalmer.

En outre des travaux ci-dessus mentionnés, l'équipage du bateau a été employé à enfoncer des pilotis pour les nouveaux quais d'Inverness et de Windermere. Un quai a été aussi construit à McMurdor. Comme il est décrit ailleurs dans ce rapport, les mêmes hommes ont construit des plans inclinés et des quais à Athalmer et Wilner.

Dépense totale pour la saison, sans compter le coût du quai: $6,173.36.

Au confluent de la rivière Colombie et du lac Arrow Supérieur, près de Arrowhead, il s'est formé de grandes battures et barres de sable sur lesquelles sont échoués des billots et des souches d'arbres entraînés par la rivière. Les billots, etc., qui passent à cet endroit du lac s'engagent dans les bas fonds, à l'extrémité supérieure des passes ou dans les anses, et finissent par y rester.

Comme ces bois fondriers sont un danger constant pour la navigation, des instructions furent données de les enlever, et mises à exécution à l'automne de 1913.

Les travaux ont été commencés le 1er octobre et continués par intervalles pendant l'hiver lorsque la température le permettait, jusqu'à ce que toutes les obstructions furent enlevées.

La digue, construite en 1907-08, pour protéger la ville de Revelstoke contre les inondations de la rivière Colombie, a été exhaussée à l'extrémité intérieure, que la

crue extraordinaire des eaux avait envahie, causant ainsi des dommages sérieux le long de la rive en aval.

Un montant de $1,000 a été voté pour exhausser cette digue, et les travaux furent commencés le 24 mai et terminés le 16 juin 1913.

Dragage.

La partie de la rivière Colombie, qui relie les lacs Upper et Lower Arrow, porte le nom de Narrows (Passes) et a une longueur d'environ 20 milles.

Pendant l'exercice de 1913-14, les dragues du ministère, *Nakust* et *Sheldrake,* ont été employées durant une partie de l'année à draguer les diverses barres et les bas-fonds pour améliorer la navigation dans les *Narrows.*

COQUITLAM.

Coquitlam est le nouveau terminus ouest pour le fret du chemin de fer Pacifique-Canadien. La population actuelle de 1,200 habitants devrait augmenter rapidement en cet endroit avec le progrès du trafic. La rivière Pitt travrese la municipalité jusqu'à la rivière Fraser, et ces deux rivières servent de voies de transport jusqu'à la mer.

Le 21 janvier, des instructions ont été données de faire une certaine quantité de dragage en avant des quais de la *Coquitlam Shipbuilding Company.* Un contrat fut passé avec la *Pacific Dredging Company* pour enlever 11,000 verges cubes de glaise et de cailloux, à raison de 23 centins par verge, mesure faite sur place.

Les travaux furent commencés par la drague "Beaver n° 2", qui fut employée du 23 janvier au 5 mars. Pendant ce temps, on a enlevé 6,560 verges cubes d'argile bleu et de tuf dur. Il a été nécessaire de décharger par dessus bord 4,032 verges cubes de la quantité ci-dessus mentionnée, qui furent enlevées plus tard et payées au taux de 15½ centins par verge.

Le coût total du dragage a été de $2,127.04 sans compter l'inspection.

BAIE CRAWFORD.

La baie Crawford est un établissement agricole et où se font le commerce du bois et la culture des fruits. Il est situé à la tête de la baie Crawford, un bras du lac Kootenay. Les terres n'ont pour la plupart que cinq à vingt acres et la population est d'environ 200 âmes.

En 1913-14, on vota le montant de $1,500 pour améliorer le quai. L'ouvrage a été commencé le 10 octobre et complété le 11 novembre 1913.

Ce quai consiste en un caisson rempli de roches et il s'agissait de l'élargir de 20 à 30 pieds et l'allonger de 180 à 220 pieds.

Coût total de l'ouvrage, $1,441.75.

CROFTON.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent la construction d'un quai, de 40 x 59 pieds, avec des abords de 14 x 533 pieds, et un hangar à fret de 14 x 24 pieds; de plus, il y a un ponton flottant de 30 x 14 pieds. Dix-huit (18) pilotis en bois créosoté ont été livrés le 1er août 1913, pour être employés dans la structure. L'ouvrage commencé le 24 novembre a été complété le 31 décembre 1913.

Montant dépensé: $3,517.20.

Au commencement de mars, on a trouvé que le ponton flottant avait été endommagé et que certaines réparations urgentes étaient devenues nécessaires. Alors du 16 au 20 mars 1914, on a dû faire ces réparations qui ont coûté la somme de $342, formant ainsi une dépense totale de $3,859.20.

RIVIÈRE DEASE.

La rivière Dease, dans le comté de Comox-Atlin, prend sa source immédiatement sur les hauteurs séparant le bassin du Pacifique et celui de l'océan Arctique dans le nord de la Colombie-Britannique. Elle coule vers le nord-est et se jette dans la rivière Laird. Ce cours d'eau est fréquenté par un grand nombre de commerçants et de chasseurs qui transportent par là leurs provisions dans les bois du nord. Des obstructions, tels que des branches et des troncs d'arbres, rendaient la navigation sur cette rivière très difficile et dangereuse. Aucune tentative n'a été faite pour nettoyer la rivière complètement, mais on enleva une grande partie des obstructions, durant la saison, cet ouvrage étant fait à la journée. Ceci a beaucoup amélioré la navigation, quoiqu'une plus grande somme devrait être employée pour compléter ces travaux afin de rendre le cours d'eau absolument sûr. La somme dépensée sur ces travaux, $2,277.65.

ÎLE DE COURCEY:

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent le dragâge d'un petit chenal, de 75 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur, à l'eau basse, pour laisser passer les yatchs et autres petits vaisseaux à toutes les époques de la marée. On a enlevé environ 250 verges cubes de roc. L'ouvrage commencé le 11 septembre a été complété le 14 octobre 1913.

Vu l'augmentation rapide du trafic dans les environs, il sera nécessaire de dépenser une plus grande somme d'argent pour creuser et élargir le chenal.

Montant dépensé: $614.50.

DEEP-COVE.

On a commencé la construction d'un quai à cet endroit, le 14 juillet 1913, et l'ouvrage a été complété le 8 août.

Ce quai a 55 x 38 pieds et des abords de 12 x 304 pieds; il est pourvu d'un petit ponton flottant avec une passerelle pour permettre aux bateaux d'y accoster. On a aussi construit sur ce quai un hangar à fret, de 12 x 28 pieds pour y déposer temporairement les marchandises.

Dans cette structure, on a placé 24 pilotis de bois créosoté à des intervalles réguliers, dans le cas où des tarets endommageraient les autres pilotis du quai, ceux qui sont créosotés resteraient pour le supporter.

Dépense: $2,183.43.

EAST ARROW PARK.

Le parc East-Arrow, un établissement agricole et où l'on fait la culture des fruits, est situé sur le côté est des détroits de la rivière Columbia, entre les lacs du Haut et du Bas Arrow; population, environ 125 âmes.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $6,500. Les travaux ont été commencés le 1er janvier 1914, et terminés le 28 février 1914.

La structure et un quai flottant de 40 x 80 pieds sont tenus en place au moyen de de faisceaux de pilotis. Les abords sont aussi flottants, de 16 x 208 pieds, tenus en place par un pilotis à chaque côté de chaque section. Les sections ont 16 pieds de longueur et sont reliées l'une à l'autre au moyen de chaînes. Un entrepôt, de 12 x 16 pieds a été construit sur le quai.

Coût total des travaux, $5,419.72.

RIVIÈRE FRASER.

Les travaux ci-après décrits sur la rivière Fraser, district de New-Westminster, ont été payés à même le crédit général voté pour les améliorations de la rivière Fraser inférieure.

L'outillage du ministère, y compris une sonnette pour enfoncer les pilotis, a été employé pour construire 600 pieds linéaires d'ouvrage de protection en pilotis le long du bord de la rivière visà-à-vis la ville de Ladner. Les travaux comprennent un rang simple de pilotis enfoncés à 5 pieds, d'axe en axe, ayant en arrière un massif en fascines et en pierres. L'ouvrage a été fait du 4 juin au 8 août ;il a coûté la somme de $4,341.23.

Du 8 août au 18 octobre, on a fait des réparations consistant à enfoncer quelques pilotis à différents endroits où c'était requis le long de la rivière inférieure. Ces réparations ont été faites à différents intervalles par la même équipe d'ouvriers qui travaillait à Cance-Pass; ce dernier ouvrage était payé à même un crédit séparé. On a dépensé la somme de $414.25.

Du 21 octobre au 10 décembre, l'outillage a été employé pour réparer et renforcer les barrages n[os] 1 et 2, à Woodward Slough, en ajoutant des fascines et des pierres dans les dits barrages. Dépenses, $3,933.

Le 11 décembre, l'outillage a été transporté plus haut, dans la rivière, jusqu'à la barre de Annieville, à 2 milles en bas de New-Westminster. A l'exception de 8 jours, pendant lesquels on a enfoncé des pilotis d'alignement dans les diverses tranchées de la drague (au coût de $1,015), la sonnette et l'équipe d'ouvriers ont été employés à Annieville jusqu'au 31 mars pour réparer et renforcer les extrémités des barrages à ailes, n[os] 1, 2 et 3. Ces barrages à ailes, sur la rivière Fraser, servent à contracter la rivière et rendre ainsi l'eau plus profonde dans le chenal des vaisseaux. Cet ouvrage à coûté $5,653.

JETÉES DE DIRECTION.

En 1911, un contrat fut adjugé à la *Sinclair Construction Company* pour construire la première partie d'une jetée de direction, de 6,900 pieds, sur la rivière Fraser, à partir de Steveston et gagnant dans l'ouest à travers Sandheads.

Cette compagnie avait complété 55 pour cent de son contrat lorsqu'elle fit cession de ses biens à la *Westminster Trust Company,* en mars 1913, ce qui rendit nécessaire la demande d'autres soumissions pour terminer son contrat.

Le 2 août, un arrêté du Conseil a été passé, accordant ce contrat à Broley et Martin, de Westminster, pour des prix d'unité se montant à $83,500.

Les travaux furent commencés par cette compagnie, le 27 août, et continués jusqu'à la fin de l'année, sauf une interruption causée par un temps défavorable. Il reste peu à faire, et l'ouvrage devrait être complèté à la fin d'avril. L'ouvrage complète comprend 3,100 pieds linéaires d'un rang simple de pilotis, et 3,800 pieds linéaires d'un rang double de pilotis, le tout renforcé de matelas en fasccines remplis de pierres,

QUAIS, DISTRICT DE NEW-WESTMINSTER.

Le crédit voté pour cette place est pour la construction de nouveaux quais et la réparation des quais actuels, dans les 60 milles inférieurs de la rivière Fraser. Pendant l'année, l'outillage du ministère a été employé pour réparer les quais suivants, au coût mentionné vis-à-vis chacun d'eux.

Quai Langley..	$141 19
Quai Chilliwack..	223 15
Quai Sumas..	47 25
Montant total des réparations..	$411 59

Enlèvement des souches.

Au commencement de l'année, il fut décidé de construire un nouveau bateau pour enlever les souches et le bois fondrier dans la rivière Fraser, en se servant des machines et de l'équipement du vieux *Samson*. Comme cet ouvrage, l'enlèvement de souches, etc., ne pouvait être discontinué, un marché fut conclu avec la *Royal City Navigation Company* pour se servir de leur steamer *Paystreak,* à raison de $1,200 par mois. Ce bateau a été mis en opération le 12 janvier, et il était encore employé le 31 mars. On a retiré de la rivière 336 pièces de bois fondrier pendant le cours de l'année.

Pendant l'exercice financier, le bateau a été employé durant 24½ jours pour placer des bouées dans le chenal de Sandheads, et pour ce service on a chargé au ministère de la Marine et des Pêcheries la somme de $1,592.50, soit $65 par jour de travail.

BATTURES DE SABLE.

L'ouvrage fait sur les Battures de Sable a eu pour but d'aider la tendance naturelle de la rivière à se frayer un nouveau chenal droit dans une grande barre de sable à l'embouchure de la rivière. Ce nouveau chenal est à pen près parallèle avec la jetée qui se construit actuellement, et il est plus avantageux, au point de vue de la navigation, que le vieux chenal qu'on abandonne.

Au commencement de l'année, on a fait un peu de dragage dans le vieux chenal pour le garder ouvert jusqu'à ce que le nouveau soit rendu navigable.

Vu les conditions et la nature de l'ouvrage aux Battures de Sable, et à cause de l'affouillement et le remplissage constants par le courant, les tempêtes et les marées, il est impossible de définir exactement les limites des superficies draguées, excepté dans la partie où l'ouvrage a été donné par contrat et qui est ci-après décrit.

Dans le cours de l'année, un total de 1,065,032 verges cubes de sable et de glaise ont été enlevées par les trois dragues qui ont été mises en opération dans cette rivière.

Les tableaux suvants indiquant l'ouvrage fait par la drague *Fruhling* et la drague à succion du ministère, *King Edward*, servent à montrer les travaux exécutés à cet endroit par chacune des dragues.

DRAGUE "FRUHLING".

Intervalles pendant lesquels les travaux ont été exécutés.	Verges cubes, mesure de chaland.	Déblais.	Localité.
1er avril—10 avril	31,200	Sable	Vieux chenal.
14 avril—4 mai			(Réparations).
5 mai—23 août	279,200	Terre et sable	Vieux chenal).
22 août—20 sept			(Installation des brûleurs à l'huile.
21 sept.—15 janv	467,000	Vase et glai e	Nouveau chenal.
16 janv.—14 fév			(Réparations).
16 fév.—31 mars	147,600	Vase et glaise	Nouveau chenal.
Tetal	925,000	Verges cubes.	

DRAGUE "KING EDWARD".

Intervalles pendant lesquels les travaux ont été exécutés.	Verges cubes, mesure sur place.	Déblais.	Localité.
25 août—16 oct	72,560	Sable	Nouveau chenal.
7 nov.—21 nov	11,565	"	"
9 fév.—6 mars	44,390	"	"
23 mars—31 mars	10,495	"	"
Total	139,010		

Les intervalles non mentionnés dans le tableau sont les jours auxquels la drague a été réparée ou employée ailleurs.

La drague *King Edward* n'avait qu'une équipe de jour seulement.

Le 26 février, un contrat a été adjugé à la *Navigation Dredging Company of Vancouver, C.-B.*, pour enlever 300,000 verges cubes de sable dans le lit du nouveau chenal, formant une tranchée de 8,000 pieds de longueur par 200 pieds de largeur, jusqu'à 15 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Ces déblais devant être payés à raison de 23½ centins par verge cube, mesure de chaland.

La drague à cuiller *P. D. C. N° 4* a commencé le dragage le 3 janvier, mais les circonstances défavorables de la température ont nécessité l'abandon des travaux presque immédiatement après, et le dragage n'a été repris que le 26 mars. Le nombre total de verges draguées jusqu'au 31 mars a été de 1,022, au coût de $488.27, y compris l'inspection.

Cet ouvrage a aussi pour but d'aider la tendance naturelle de la rivière à se frayer un nouveau chenal à travers les Barres de Sable. Cet affouillement du lit de la rivière est très accentué, puisque la longueur primitive de la tranchée, soit 8,000 pieds, a déjà été réduite à 3,750 pieds, par suite de cet affouillement produit par le courant de la rivière.

Le coût total du dragage aux Barres de Sable s'est élevé à la somme de $81,358.10.

GABRIOLA-ISLAND.

L'ouvrage en cet endroit comprend un quai de 10 x 315 pieds avec un ponton flottant de 30 x 20 pieds à son extrémité extérieure, servant spécialement à l'accostage des petits yachts. Les travaux ont été commencés le 1er octobre 1913, et complétés le 16 octobre.

Dépense: $1,996.05.

GOOSE-BAY.

A Goose-Bay, sur l'anse Observatory, on trouva nécessaire de construire un hangar pour protéger les marchandises débarquées sur le quai du ministère. La bâtisse a 16 sur 16 pieds, est couverte en bardeaux et peinturée selon le plan et offre la protection à la quantité considérable de marchandises débarquées ici. Les travaux ont été exécutés à la journée, au coût total de $458.52.

GORGE-HARBOUR.

Gorge-Harbour, district de Comox-Atlin, est un bras de mer bien abrité sur la côte sud de l'île Cortes, à 110 milles au nord-ouest de la cité de Vancouver. L'importance de cet établissement et de ses environs a rendu nécessaire la construction d'un débarcadère pour permettre l'accostage des bateaux des lignes régulières et d'autres bateaux plus petits appartenant aux colons.

On a construit à la journée un petit ponton flottant, de 40 x 45 pieds, avec un hangar pour le fret; ce ponton flottant est ancré solidement. Les travaux commencés le 3 novembre ont été complétés le 4 décembre.

Dépense totale: $1,059.07.

GOWER-POINT.

Gower-Point, district de Comox-Atlin, marque l'entrée ouest de Howe-Sound dans le détroit de Georgie. Un petit établissement de fermiers est situé tout près de cette pointe, et les steamers de Vancouver font escale en cet endroit.

Le 1er octobre, on a commencé la construction d'un petit débarcadère flottant pour les passagers et le fret. Ce ponton flottant a été complété le 28 octobre, mais on a jugé plus avantageux d'attendre à un temps de l'année plus favorable pour le remorquer à sa place permanente; et ceci n'a pas encore été fait.

L'ouvrage comprend un ponton flottant, de 34 x 60 pieds, avec une passerelle flottante de 36 pieds de longueur par 6 pieds de largeur. Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense totale: $1,837.09.

GRAHAM'S-LANDING.

RIVIÈRE COLOMBIE.

A Graham's-Landing, où les steamboats traversent d'un chenal à eau profonde, sur la rive ouest, au chenal à eau profonde sur la rive est, le chenal était irrégulier. Le 25 mars 1914, la drague du ministère, *Sheldrake,* a été mise en opération pour ouvrir un chenal nettement défini à cet endroit, et le dragage se continuait encore au 31 mars. Pendant cette période, on a creusé un chenal de 450 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, avec une profondeur minima de 9 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés étaient du sable en grande partie, et formaient une quantité de 4,000 verges cubes.

Le coût du dragage a été de $503.82.

GRANTHAM'S-LANDING.

Granthams, district de Comox-Atlin, est une place d'été très importante et une des meilleures places d'affaires générales du district de Howe-Sound. Il est situé sur la rive nord de Howe-Sound, à 25 milles de la cité de Vancouver. Deux steamers tiennent une ligne quotidienne entre Grantham et Vancouver, et le quai sert à un trafic considérable.

L'autorisation ayant été donnée de construire un quai à Grantham, un contrat fut adjugé à James McDonald & Co. pour faire cet ouvrage selon un prix par unités, savoir: $23.00 par pilotis et $30.00 par M. pour le bois de construction, mis en œuvre.

Les travaux commencés le 27 août ont été complétés le 12 septembre. Ils comprennent un quai construit en chevalets de pilotis, avec des soliveaux et un plancher par dessus. Il y a une tête de quai, de 40 x 60 pieds, et des abords de 285 pieds de longueur par 14 pieds de largeur. Un ponton flottant de 14 x 34 pieds, avec passerelle, etc., a été construit le long du quai pour permettre d'accoster en tout temps de la marée, spécialement pour les nombreux bateaux à moteur des environs.

Coût total de l'ouvrage: $4,276.75.

GREY-CREEK.

Grey-Creek, est un établissement agricole et où se fait la culture des fruits. Il est situé sur la baie Crawford, un bras du lac Kootenay. Il s'établit rapidement, mais la population actuelle est de 100 âmes seulement.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $5,500.00. L'ouvrage a été commencé le 20 février et complété le 11 mars, 1914.

Le quai est une structure flottante de 40 sur 80 pieds, tenu en place au moyen de faisceaux de pilotis. Il a des abords flottants de 16 sur 165 pieds tenus en place par un pilotis à chaque côté de chaque section. Ces sections ont chacune 16 pieds de longueur et sont jointes au moyen de chaînes. Il y a sur le quai un entrepôt de 12 sur 16 pieds.

Coût total de l'ouvrage, $5,462.57.

HALLETTS.

Halletts (connu maintenant sous le nom de Longbeach), est un établissement agricole et où l'on fait la culture des fruits. Il est situé sur le côté nord du bras ouest du lac Kootenay et a une population d'environ 100 âmes. C'est un des plus vieux établissements du district et on y exporte une quantité considérable de produits agricoles et fruitiers.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $6,500. L'ouvrage a été commencé le 29 janvier et complété le 19 février 1914. Le quai est une structure flottante de 40 sur 80 pieds, tenue en place au moyen de faisceaux de pilotis. Il a des abords flottants de 16 pieds de largeur sur 224 de longueur, tenus en place par un pilotis à chaque côté de chaque section. Ces sections ont chacune 16 pieds de longueur. Il y a sur le quai un entrepôt de 12 sur 16 pieds.

Coût total de l'ouvrage, $5,551.18.

HATZIC.

Hatzic est un village situé sur la rivière Fraser, à 34 milles en haut de New-Westminster et le long du chemin de fer Pacifique-Canadien. Des fruits, des légumes et les produits généraux de la ferme sont envoyés de cet endroit à New-Westminster et à d'autres places le long de la rivière.

Au commencement de l'exercice financier, la drague du ministère, *King Edward*, a été mise en opération pour draguer un chenal conduisant au quai du gouvernement. Du 1er au 8 avril, on a enlevé 27,525 verges cubes d'un total de 49,175 verges cubes de terre et de sable qui se sont accumulés pendant la crue des eaux de la rivière Fraser. La tranchée complétée a une longueur de 750 pieds sur une largeur de 150 pieds et une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

On a déterminé ces quantités par des sondages et des forages pris avant et après le dragage.

Le coût de cet ouvrage, basé sur la moyenne des opérations de la drague pendant l'année, a été de $3,118.58.

HOLBERG.

Les travaux exécutés à cet endroit comprennent la construction d'un quai, de 40 x 60, avec des abords, de 14 x 2,282 pieds et un petit ponton flottant, de 20 x 57 pieds, avec une passerelle, de 30 x 4 pieds. On a aussi construit un hangar, de 16 x 14 pieds.

L'ouvrage ci-dessus mentionné a été commencé le 8 mars 1913, et complété le 31 juillet.

Dépense: $11,252.35.

HOLLYBURN.

Hollyburn, dans le district de Vancouver, est le nom local d'une partie de la municipalité de Vancouver-Ouest située sur la rive nord du goulet Burrard. Il y a un service de traverse entre le quai du gouvernement et la ville de Vancouver.

On a autorisé de dépenser $2,000 pour réparer le quai actuel et pour fournir un lieu de débarquement convenable pour les petits bateaux; cet ouvrage a été commencé le 18 août.

La partie extérieure du quai a été enlevée et le reste du quai a été réparé et renforcé avec de nouvelles pièces de bois et des pilotis créosotés. Une plate-forme de débarquement, de 15 sur 24 pieds a été construite, avec une passerelle conduisant à un quai flottant, de 53 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur; la dernière partie doit être mise en place au moyen des pilotis nécessaires. L'ouvrage a été complété le 20 septembre. Du dragage le long du quai flottant doit être fait.

DÉTROIT HOWE.

On a donné autorisation de procéder, à la journée, aux travaux d'améliorations sur la rivière Squamish, à environ 4 milles en haut de la ville de Squamish, appelée originairement Newport, dans le district de Comox-Atlin.

Cet ouvrage consista en des améliorations générales à la rivière, à partir de cet endroit et allant vers l'embouchure. L'ouvrage a été commencé le 27 décembre et complété le 20 mars, pendant lequel 317 troncs d'arbre ont été enlevés du lit de la rivière au moyen d'explosif. Le bois en dérive et les autres obstructions ont été enlevés ou traînés à flotte jusqu'à l'embouchure de la rivière.

Dépense totale, $3,266.06.

INVERMERE.

Invermere est un village situé sur le lac Windermere, à la tête de la rivière Columbia et à 100 milles de Golden, par eau.

Il y a une population d'environ 400 âmes, ce village est le centre d'un grand district agricole et où on fait la culture des fruits. On a construit, sur les terrains avoisinants, un système important d'irrigation et établi dans le village une ferme modèle fédérale et un verger modèle pour la province.

Le lac Windermere a 9 milles de longueur, et la rivière Colombie, à partir du pied du lac jusqu'à Golden, sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, a environ 90 milles de longueur; ce cours d'eau est actuellement la principale voie de trafic de toute la vallée.

Au cours du dernier exercice, on a autorisé la construction d'un quai à cet endroit, devant coûter $2,000.

Le ministère a fait l'acquisition d'un petit quai privé construit par les propriétaires du terrain adjacent afin d'obtenir un site plus convenable et le nouveau quai en bois de 32 x 60 pieds; il y a un plan incliné de 8 pieds dans le centre et un entrepôt de 12 x 16 pieds.

Les pilotis ont été enfoncés par l'équisage du *Muskrat*. On a commencé l'ouvrage le 10 septembre et il a été complété le 31 octobre 1913.

Le coût total des travaux, $2,003.88.

KASLO.

La ville de Kaslo est le centre d'un district minier très important de la Colombie-Britannique, on y trouve du minerai d'argent et de plomb en grande quantité. Sa population est d'environ 600 habitants. Le grand nombre des mineurs dispersés dans le district de Slocan se réunit et s'approvisionne dans cette ville. Les communications avec les mines se firent, dans les commencements, par la ligne d'un chemin de fer à voie étroite de la compagnie Kaslo et Slocan, une compagnie maintenue par le Great-Northern; par cette ligne on se rendait jusqu'à Sandon.

Il y a quelques années, ce chemin de fer a subi de grands dommages, et l'industrie minière s'étant trouvée en même temps à une époque de dépression, on suspendit tout

trafic sur cette ligne. Il en fut ainsi jusqu'en 1912, alors qu'un syndicat, composé de gens d'affaires de l'endroit et de mineurs, acheta le chemin et son roulant, avec l'intention de le remettre en opération, vu que les moyens de transport étaient la seule chose requise pour remettre les mines de ce district dans un état prospère.

Peu de temps après l'achat du chemin par le syndicat, il y eut des négotiations entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et la compagnie du Pacifique-Canadien, et comme résultat le gouvernement accorda un bonus à la compagnie du chemin de fer, qui prit possession de cette voie et la mit dans un état propice à faire un trafic avantageux, en la construisant à la même largeur que les autres chemins de fer. Cet ouvrage est actuellement complété, sauf quelques milles où le ballast n'est pas tout posé. Le terminus de cette ligne, à Kaslo, consistait, dans les commencements, en un petit quai de bois et de roches bien détérioré et parfaitement inutile pour le genre de trafic à faire.

En 1913-14, le Parlement vota un montant de $18,000 pour construire un quai en pilotis et en chevalets de bois, et le 26 décembre 1913 un contrat pour la somme de $13,500 fut adjugé à Wm. English, à Kaslo. Les travaux ont été commencés le 1er février 1914.

Le quai sera une structure en pilotis et en chevalets de bois, de 798 pieds de longueur, par 32 pieds de largeur, sur une pente de 3·5 par cent. Il sera parallèle à la voie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de manière à permettre aux trains d'arriver le long du quai.

L'ouvrage est encore en voie de progrès.

Dragage.

Le 23 septembre 1913, la drague du ministère, *Bittern,* a été mise en opération et le dragage a été complété le 9 octobre 1913. Une partie du caisson, de 180 pieds par 15 pieds, a été enlevée. Les déblais dragués comprennent 2,000 verges cubes, et ils ont été jetés par dessus bord en eau profonde.

Total des dépenses à cet endroit: $984.83.

BAIE KOOTENAY.

La baie Kootenay est un petit établissement sur le côté est du lac Kootenay. Il n'y a actuellement qu'une petite population, mais comme il y a d'excellent terrain adjacent à cet établissement on s'attend à une augmentation rapide de la population et de l'étendue du sol cultivé.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $7,500, mais on ne jugea pas à propos de dépenser tout ce montant.

Les travaux ont été commencés le 12 mars et complétés le 20 mars 1914.

Le quai est flottant, de 30 sur 40 pieds, avec un tablier d'abordage de 12 sur 20 pieds. Il est relié au rivage au moyen de deux câbles en métal de $\frac{5}{8}$ de pouce, enroulés sur des treuils afin d'approcher et d'éloigner le quai à mesure que l'eau monte ou baisse.

Coût total des travaux: $2,333.31.

KOOTENAY-LANDING.

Lac Kootenay.

Kootenay-Landing est situé à l'extrémité sud du lac Kootenay; c'est le terminus de l'embranchement Crow's-Nest du chemin de fer Pacifique-Canadien. Des steamers voyagent quotidiennement entre ce port, Nelson et autres endroits du lac. C'est aussi le point de transfert de tout le fret et des passagers qui prennent la ligne de l'embranchement Crow's-Nest.

Les quais et les bassins, où se fait le transfert, se trouvant situés à l'embouchure de la rivière Kootenay, le chenal se remplit annuellement de tous les détritus d'alluvion charroyés par la rivière, et il est nécessaire de draguer pour garder le chenal ouvert.

Le 10 octobre 1913, la drague du ministère, *Bittern,* a été mise en opération à cet endroit et employée jusqu'au 29 octobre 1913, alors qu'elle fut transférée à Cedar-Creek. Le 17 décembre 1913, cette même drague fut remise en opération à Kootenay-Landing et le dragage a été continué jusqu'au 31 mars 1914. Pendant cette période on a fait 10 tranchées, d'une longueur totale de 1,830 pieds, formant un chenal de 40 pieds de largeur à une profondeur minima de 12 pieds à l'eau basse.

Tranchée n° 1, à " Swing-Dolphin ", rayon de 200 pieds; tranchées n°s 2, 3 et 4, dans la rivière, en dehors du bassin d'amarrage, longueurs totales: 66$ pieds; tranchées n°s 5, 6 et 7, à l'embouchure du chenal, vis-à-vis " Light-Dolphin ", longueurs totales: 750 pieds; tranchée n° 9 en dedans du rivage près du quai, longueur: 50 pieds; tranchée n° 10, dans le chenal, en dehors du bassin d'amarrage, longueur: 90 pieds.

On a dragué en tout 24,435 verges cubes de déblais, formés de sable et de terre, au coût de 33·56 centins par verge cube.

Coût total du drage: $8,979.70.

LADNER.

Ladner est une ville de 1,000 habitants, située sur le côté sud de la rivière Fraser, à 13 milles en aval de New-Westminster. L'installation d'un service de bateau traversier récemment inauguré à Woodward's-Sloug a nécessité le dragage d'un bassin à la traverse de Ladner. On a profité de l'occasion que la drague du ministère, *King Edward,* ne pouvait travailler aux Passes-de-Sable, à cause des tempêtes, pour draguer ce bassin.

On a enlevé 8,700 verges cubes de terre d'alluvion d'une tranchée de 180 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, sur une profondeur de 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

Les travaux ont été exécutés les 8, 9, 10 et 11 octobre; ils ont coûté $917.73.

ILE LASQUETTI.

L'île Lasquetti, dans le district de Comox-Atlin, est située sur les détroits de Georgia, à environ 90 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Un quai public permet aux habitants d'expédier des bestiaux et du foin aux différents endroits de la côte.

On a fait de légères réparations, consistant à renouveler le plancher du plan incliné, au coût de $21.85.

RIVIÈRE LILLOOET.

La somme de $6,000 ayant été autorisée pour améliorer la rivière Lillooet du sud, dans le district de New-Westminster, on a passé un contrat avec J. W. Pike et cie, de New-Westminster, pour fournir une drague et exécuter les travaux nécessaires, au taux de $5 par heure d'ouvrage.

L'ouvrage a été commencé le 24 octobre et fini le 28 mars. Les travaux terminés consistent en une coupe draguée le long du lit de la rivière, d'environ 5,700 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur; ils donnent 4 pieds d'eau, à eau basse. En plus de ceci on a creusé à travers une batture à la jonction de la rivière du nord et celle du sud, afin de diriger les eaux dans ce dernier cours d'eau.

Coût total des travaux, y compris l'inspection, $4,142.18.

LITTLE-RIVER (*Petite-Rivière*).

Le 30 septembre, on a commencé à creuser une coupe en bas de *Indian Village*, sur la rive droite de la Petite Rivière, immédiatement au-dessus d'où elle se jette dans le lac Little Shuswap. Ces travaux, qui consistaient en une coupe de 900 pieds de longueur, 00 pieds de largeur et une face de 3 pieds en moyenne, étaient requis pour donner une profondeur de 5 pieds à eau basse. Ils furent complétés le 10 novembre, et 10,191 verges cubes de gravier a été enlevé et jeté par dessus bord. L'ouvrage coûta 13 centins la verge cube ou $1,286.48.

Le 4 décembre, du dragage a été commencé à la tête d'une coupe et complété dans février. Cette coupe a 2,400 pieds de longueur, 80 de largeur, avec une face de 3 pieds en moyenne. La mesure sur place donna 21,136 verges cubes de gravier. Le coût, au taux de 13 centins la verge, s'éleva à $2,747.68.

La quantité de débris enlevés durant le mois de mars, est de 9,998 verges cubes et coûta, à 6½ centins la verge cube, $649.87.

Le 1er avril, 1913, la drague *Pelican* a commencé a travailler sur une coupe commencée, pendant l'année dernière, sur la Petite Rivière, près de Squilax.

Ces travaux ont été continués du 1er avril jusqu'au 10 mai. On a dragué des coupes formant un total de 990 pieds de longueur, 70 pieds de largeur et ayant une face de 3 pieds en moyenne; 7,504 verges cubes de gravier a été enlevé et jeté par dessus bord, y compris le transport actuel de 15,000 verges de déblais au taux de 13 centins la verge cube, et s'élevant à $1,950.

LOCKPORT.

Lockport, sur l'île Moresby, des îles Queen-Charlotte, est la place de débarquement d'un district minier prospère et est situé sur la côte est de l'île Moresby, la plus au sud des îles de Queen-Charlotte. On a construit ici un quai en chevalets en pilotis de 40 sur 60 pieds. Il a des abords en chevalets de pilotis de 145 pieds de longueur et a été construit sous contrat par M. W. G. Gillett, de Vancouver, pour la somme de $3,947.75. Ce quai servira à un grand nombre de prospecteurs et de colons qui vont dans cette partie du district.

MCMURDO.

McMurdo est la place de débarquement du district de McMurdo, dans la vallée de Columbia, à 17 milles au sud de Golden. C'est un centre agricole et où se fait l'élevage des bestiaux; population, environ 300 âmes.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $750. L'ouvrage a été commencé le 23 septembre, par l'équipage du *Muskrat* et terminé le 28 novembre 1913. C'est une structure en bois sur pilotis, de 24 x 18 pieds avec un plan incliné de 6 x 24 pieds.

Coût total des travaux, $611.43.

METCHOSIN.

Le quai de cet endroit ayant été avarié par des tempêtes et des réparations immédiates étant nécessaires, on a fait les travaux requis. Le hangar et les abords ont été réparés et on a renouvelé 15 pilotis. L'ouvrage a été commencé et achevé en janvier 1914.

Dépense: $560.

MINNEKAHDA.

Minnekahda, dans le district de New-Westminster, est situé sur la rive de la rivière Pitt, à 8 milles en haut de sa jonction avec la rivière Fraser, et à 14 milles

en haut de New-Westminster. C'est le centre d'un bon district agricole, et du foin et d'autres produits sont expédiés à différents endroits sur la terre ferme inférieure.

L'autorisation ayant été accordée, un petit quai de 60 sur 60 pieds, avec des abords de 14 pieds sur 175 pieds de longueur, a été construit à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 25 août et complété le 4 octobre, au coût de $2,567.19.

MISSION.

Mission est une ville située sur la rivière Fraser, à 31 milles au nord de New-Westminster, le long de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette ville est le centre d'un district agricole très prospère. On expédie de cet endroit une grand quantité de fruits et de produits de la ferme. Un bateau-traversier fait le trajet entre le côté de Mission et le quai de Riverside qui est vis-à-vis.

Le 8 octobre, des instructions furent données pour draguer le long du quai du gouvernement à Riverside. La drague du ministère *King Edward* a été mise en opération les 4, 5 et 6 novembre, et on a enlevé 4,790 verges cubes de sable et de terre dans une tranchée de 500 pieds de longueur par 45 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 8 pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées.

Le coût du dragage, basé sur la moyenne des opérations de l'année par le *King Edward*, a été de $542.71.

RIVIÈRE NADOO.

La rivière Nadoo, à l'anse Massett, sur l'île Graham, des îles Queen Charlotte, est un petit établissement où beaucoup de colons reçoivent des provisions et expédient des produits. Un débarcadère flottant a été construit, de 30 sur 40 pieds, pour accommoder un nombre de petits bateaux qui accostent là.

L'ouvrage a été fait en vertu d'un contrat avec M. W. A. Gillett, de Vancouver, pour la somme de $1,000. Ce débarcadère sert à un grand nombre de colons de l'intérieur.

NEEDLES.

Needles est un centre agricole et où on fait la culture des fruits. Il est situé sur le côté ouest du lac Lower-Arrow. C'est aussi une place de débarquement pour la vallée de Whatshan. La population du district est d'environ 200 âmes.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $7,500.00 et on a fait des demandes afin de faire l'acquisition du terrain nécessaire pour former les abords du quai, mais à cause de la difficulté pour obtenir les droits de propriété de ce terrain, la construction du quai a été temporairement retardée. Tous les matériaux nécessaires sont sur les lieux et on procédera aux travaux dès qu'on aura obtenu les titres.

NELSON.

Dragage.

Nelson est une ville ayant une population d'environ 7,000 habitants; elle est située sur le bras ouest du lac Kootenay. Il y a une flottille de 250 yachts et bateaux moteurs sur le lac, dont 175 viennent s'amarrer dans le havre de Nelson. La drague du ministère *Bittern*, a été mise en opération le 28 avril, en cet endroit, et le dragage s'est continué jusqu'à ce que l'on ait été obligé d'abandonner à cause de la crue des eaux, c'est-à-dire le 9 juin 1913. Le 26 juillet le dragage a été repris et l'on a cessé l'ouvrage, le 16 septembre 1913. Pendant ce temps, on a dragué au pied de la rue Joséphine un chenal de 750 pieds de longueur, par 40 à 70 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur minima à l'eau basse. Un chenal, de 500 pieds de longueur par 50 à 100 pieds de lar-

geur et une profondeur minima de 5 pieds, à l'eau basse, a été dragué à partir du pied de la rue Ward jusqu'au pied de la rue Joséphine. Les déblais enlevés sont principalement du gravier et de l'argile, formant un total de 21,735 verges cubes, mesure de chaland.

Coût du dragage: $2,831.29.

Quai, dragage.

Le 8 avril 1914, la drague du ministère, *Bittern,* a été mise en opération au quai Nelson City dans le but d'améliorer les bassins d'amarrage à l'époque de l'eau basse. Le dragage a été continué jusqu'au 24 avril 1913, et pendant ce temps on a fait deux tranchées, l'une à l'est et l'autre à l'ouest du quai. La longueur totale des deux tranchées est de 460 pieds, par une largeur de 60 pieds et une profondeur de 8 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés sont du sable et de la terre d'alluvion, qui ont été jetés par dessus bord dans une glissoire conduisant en dessous du quai. On a dragué 2.518 verges cubes de déblais.

Coût total du dragage: $878.67.

CHEMIN NELSON.

Le chemin Nelson, district de New-Westminster, est situé sur l'île Lulu, à 5 milles au sud de New-Westminster, et sert de débouché jusqu'à la rivière Fraser, pour un certain nombre de fermiers de ce district.

Sur autorisation donnée par qui de droit, l'outillage du ministère a été employé pour la construction d'un petit quai au chemin Nelson. Les travaux commencés le 16 décembre ont été complétés le 17 janvier. Ce quai comprend une pile de tête, de 50 x 60 pieds et des abords de 60 pieds par 14 pieds; on a construit un hangar et un plan incliné en la manière requise.

Dépense eotale: $1,788.57.

NEW-MASSETT.

Le ministère ayant construit un quai à New-Massett, sur l'île Graham, des îles Queen-Charlotte, et omis un hangar à marchandises, on trouva qu'il était nécessaire, à cause de l'augmentation rapide du trafic, d'en construire un, de 24 sur 24 pieds. Cet ouvrage a été fait en vertu d'un contrat avec M. W. G. Gillett, de Vancouver, qui le compléta pour le montant estimé de $700. Ce hangar a été couvert en bardeaux et peinturé en conformité avec le plan adopté.

NEW-WESTMINSTER.

Le 20 mai, des instructions ont été données d'envoyer la drague du ministère, *King Edward,* à New-Westminster pour faire des travaux de dragage urgents concernant la pose d'une conduite d'eau à partir de la cité jusqu'à l'île Lulu. On a dragué dans le fond du bras nord de la rivière Fraser une tranchée transversale pour recevoir cette conduite d'eau; le dragage réel a été commencé le 21 mai et complété le 26 du même mois. La localité et la nature des déblais ont rendu ce dragage difficile, mais on a réussi à faire l'ouvrage d'une manière satisfaisante; 2,565 verges cubes de divers déblais ont été enlevées.

Le ministère a chargé pour ces travaux la somme de $290.61, équivalent à un taux de 11.33 centins par verge.

Ce dragage a été fait pour la cité de Westminster qui s'était engagée à payer les services de la drague au prix de $150 par jour. La facture, qui se monte à $1,125, a été transmise à la cité, mais n'a pas encore été payée.

RIVIÈRE NICOMEKL.

Nicomeki est une petite rivière tortueuse qui prend sa source dans la municipalité de Langley, du district de New-Westminster, et coule dans une direction sud-ouest à travers la municipalité de Surrey jusqu'à la baie Boundary, près de la frontière internationale. Sa principale importance est due au fait qu'elle draine une étendue de terres agricoles très fertiles; le contrôle de ses hautes eaux a aussi son importance.

La somme de $1,200 ayant été autorisée pour des améliorations à la rivière, une équipe d'hommes ont été mis à l'œuvre; environ seize encombrements de billots ont été enlevés du lit de la rivière et les débris ont été déposés en piles sur les rives.

L'ouvrage a été commencé le 19 août et complété le 4 octobre au coût de $1,018.41.

NICOMEN.

A environ 40 milles au nord-est de la ville de New-Westminster, la rivière Fraser, passant en travers la partie basse de la vallée, se divise en plusieurs embranchements dont le plus important avec des chenaux auxiliaires, est connu sous le nom de l'étang Nicomen, dans le district de New-Westminster. Ces cours d'eau coulent à travers des terrains agricoles très riches, protégés en grande partie par des digues.

Les travaux importants qui sont exécutés de temps en temps ont pour but de protéger ces terrains et les digues, au cours des périodes des hautes eaux de la rivière Fraser. Six barrages ont été construits par le ministère, au cours des années passées pour diriger les hautes eaux dans les chenaux désignés.

Pendant l'année, on a dépensé $1,155.92 pour réparer les barrages n°s 2, 3 et 4, soit $322.60, $156.82 et $676.50 respectivement.

NOOTKA-ISLAND.

Des soumissions ont été demandées et un contrat, au montant de $4,500, a été adjugé à M. B. H. Wood, du Port-Alberni, pour la construction d'un quai en cet endroit. Cependant, les travaux ne seront commencés que l'année prochaine.

RIVIÈRE OKANAGAN.

La rivière Okanagan, d'environ 6 milles de longueur réunit les lacs Okanagan supérieur et inférieur. Le but des ouvrages de protection construits à cet endroit est d'empêcher l'éboulement des bords de la rivière et de limiter le chenal de manière à faciliter la navigation.

Le *Heron,* employé à cet ouvrage, est une drague combinée, comprenant aussi un chaland avec grue, et l'outillage d'une sonnette, chaque partie de cette combinaison étant mise à l'œuvre selon les exigences.

On a continué, le 9 avril, l'ouvrage pour compléter le brise-lames, qui avait été commencé l'année dernière, au lac Okanagan inférieur. Cette structure comprend deux rangs de pilotis enfoncés à 8 pieds, d'axe en axe, ayant des montants de 8 x 10 pouces, boulonnés aux pilotis principaux, auxquels sont assujettis deux rangs de solives de 6 x 8 pouces, pour former un dos au lambrissage de 3 x 12 pouces. Les pilotis extérieurs sont enfoncés à 8 pieds, d'axe en axe, et boulonnés solidement aux maîtres pilotis. Cet ouvrage, qui a coûté la somme de $3,384.00 a été complété le 15 juillet.

Du 16 juillet au 2 août, les travaux de protection des bords de la rivière ont consisté à enfoncer des pilotis le long de la rive, à des espaces de 8 pieds, d'axe en axe, et à remplir l'espace en arrière de ces pilotis avec des fascines et de la terre; on a ainsi enfoncé des pilotis en deux endroits différents de la rivière. Le coût de l'ouvrage a été de $832.00, formant un total de $4,216.00 pour les travaux exécutés dans cette rivière.

Le but du dragage a été de creuser le chenal et de rendre le niveau uniforme sur toute la rivière, afin de permettre aux bateaux à faible tirant d'eau de passer entre les deux lacs.

En plus du dragage actuel, le *Heron* a été employé à débarrasser les rives de leurs arbres encombrant au-dessus de l'eau, à enlever les branches du chenal et à améliorer les travaux de protection du rivage. Comme résultat, un bateau à moteur fait maintenant un voyage quotilien entre les lacs Okanagan, l'eau étant à un bas niveau.

Du 11 au 14 avril, le *Heron* a été employé à draguer, et du 15 au 18 à transporter les déblais extraits, avec un grattoir Stanley.

Arpentage.

L'ouvrage a été commencé le 23 mars sur la rivière Okanagan par M. W. F. Richardson, B.C.L.S., accompagné d'un parti peu nombreux. La rivière a été explorée dans toute sa longueur et examinée avec soin à l'endroit où l'on se propose de choisir le " site d'une écluse ", en haut de Beaver-Creek.

Des coupes transversales ont été faites en diverses places, le long de la course, aux endroits où peuvent être faits des "retraits". On a étudié les décharges de l'eau haute et de l'eau basse, et on a déterminé la pente de la rivière. Un arpentage de détails et une coupe transversale ont été faits au pont de *Kettle Valey Railway Co.*, et on a déterminé les élévations des différents ponts sur la rive nord du lac Okanagan inférieur.

Des arpentages ont été faits à différents points le long du lac, où il existe des quais, afin de déterminer l'effet que produirait sur ces quais le changement du niveau du lac.

Cet arpentage a été complété le 26 juillet, et un rapport a été soumis en date du 23 janvier 1914.

QUAI À LA MISSION D'OKANAGAN.

L'ouvrage a été commencé le 5 décembre. Le prolongement que l'on a fait comprend une structure en chevalets de pilotis, de 16 pieds par 160 pieds sur le côté sud d'un quai construit antérieurement par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique. On a aussi érigé un hangar d'abri, de 16 x 20 pieds. Les travaux ont été complétés, le 19 janvier 1914, au coût de $2,073.12.

SCOTCH-CREEK-FLATS.

L'ouvrage a été commencé, le 13 septembre, sur le quai qui a 110 pieds de longueur et comprend: (1) Une *plate-forme d'accès,* de 70 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, sur une pente de niveau de 2 pieds au-dessus de la marque ordinaire de l'eau haute; (2) une *tête de quai* de 60 pieds de longueur par 32 pieds de largeur sur le même niveau et à angles droits avec la plate-forme d'accès. Sur toute la longueur extérieure du quai on a fait une *structure en pente* de 56 pieds de longueur et de 8 pieds de largeur, avec une inclinaison de 1 dans 6 à partir du niveau de la plate-forme, dans le but de permettre d'accoster au quai à tous les niveaux de l'eau. On a construit un *hangar d'abri* de 20 x 12 pieds sur la tête du quai.

Le quai a été complété le 31 octobre, au coût de $2,730.05.

OKANAGAN-MISSION.

Les travaux à cet endroit furent commencés le 5 décembre.

Le prolongement consiste en une structure de 16 pieds par 160 pieds, sur le côté sud du quai construit antérieurement par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique. On a aussi construit un hangar de 16 par 20 pieds. L'ouvrage fut terminé le 19 janvier 1914, au coût de $2,073.12.

HAVRE PENDER.

Le havre Pender, dans le district de New-Westminster, est un petit goulet sur la côte de la terre ferme, formant un havre naturel sur les bords duquel deux établissements sont fondés, un sur chaque côte.

On a autorisé la construction d'un quais dans le havre, au coût de $4,000. Cependant, on décida qu'il serait plus conforme aux besoins du district de construire deux quais flottants convenables, un dans chaque établissement. On procéda à la construction, à la journée, de ces deux quais flottants, le 13 septembre, et ils furent complétés le 30 septembre, au coût total de $3,968.52.

Le quai flottant de l'île Francis consiste en un ponton flottant en bois, de 50 sur 60 pieds, avec des abords flottants de 150 pieds de longueur et 8 pieds de largeur.

Le quai flottant de la terre ferme, de 50 sur 60 pieds, est joint au rivage par des abords en chevalets de pilotis et des soliveaux, de 178 pieds de longueur sur 10 pieds de largeur.

Chaque quai est muni de bâtisses convenables et de pièces d'ancrage nécessaires.

PENTICTON.

Les travaux requis à ce quai consiste en une coupe de 350 pieds de longueur et de 70 de largeur, avec une face verticale ayant en moyenne 2½ pieds, pour donner une profondeur de 8 pieds à eau basse. Le montant de déblais jetés par-dessus bord et qui ont été transportés deux fois, est de 2,760 verges cubes, principalement du sable, et le coût, y compris les gages pour les chevaux charroyant les déblais est de $1,269.60.

RIVIÈRE PITT.

Le dragage fait à la jonction des rivières Pitt et Fraser a pour but de percer un chenal, de 300 pieds de largeur par 25 pieds de profondeur à travers une batture qui s'est formée au confluent de ces deux rivières. La longueur de la tranchée, quand elle sera complétée, sera de 6,000 pieds, bien nivelée d'un bout à l'autre.

Le 2 août, un arrêté du Conseil fut passé pour adjuger à la *Pacific Dredging Company of Vancouver, B.C.* un contrat pour enlever 879,000 verges, mesurées sur place, de déblais classe "B", au prix de 18 centins par verge cube.

Les travaux commencés le 11 novembre ont été continués jusqu'au 31 mars. A cette dernière date, la moitié, ou 3,000 pieds, de la tranchée était complétée au niveau requis sur une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. On a enlevé et pompé à une île adjacente 477,590 verges cubes de sable. La drague hydraulique *Robson* est en charge de ce dragage.

Coût total du dragage pendant l'exercice financier: $86,551.20.

POINTE-COWAN.

La pointe ou l'anse Cowan, dans le district de Comox-Atlin, est une petite baie abritée sur la pointe sud-ouest de l'île Bowen, dans le détroit Howe.

A cause de la population des habitants et de ceux qui passent l'été, ici, il a été nécessaire d'établir un service de bateau entre cette pointe et la ville de Vancouver, à environ 12 milles de distance.

On a donné l'autorisation de construire un quai et un contrat a été passé avec James McDonald et Cie, pour construire un quai en chevalets de pilotis et de soliveaux au prix par unité de $23 par pilotis et $30 par mille pour le bois, les deux mis en place; 34 pilotis à l'épreuve des tarets ont été placés dans les travaux.

La construction a été commencée le 23 juillet et complétée le 19 août au coût de $3,986.00. Le quai consiste en une tête de quai de 60 sur 40 pieds avec des abords en chevalets de pilotis de 297 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur. Un débarcadère

pour les petits bateaux, de 20 pieds sur 40, avec une passerelle, les pièces d'ancrage nécessaires et deux entrepôts ont aussi été construits.

PORT-ESSINGTON.

Afin d'accommoder un grand nombre de petits bateaux à gazoline faisant escale à Port-Essington, sur la rivière Skeena, il a été nécessaire de construire un débarcadère flottant, de 30 sur 40 pieds. Le coût était estimé à $1,000.00 et on passa un contrat avec M. W. G. Gillett, de Vancouver, en vertu duquel la structure a été complétée pour le montant estimé.

PORT-HANEY.

Haney, dans le district de New-Westminster, est une petite ville située sur la ligne principale du Pacifique-Canadien et sur la rivière Fraser, à environ 18 milles en haut de la cité de New-Westminster. C'est un centre agricole et des petits fruits et des produits généraux sont expédiés à différents endroits sur la terre ferme inférieure.

On a fait, à la journée, des réparations et des additions au quai du gouvernement; on employa aussi la sonnette du ministère, le tout au coût de $1,425. De petites réparations ont été faites, et la partie ajoutée, consistant en un plan incliné de 170 pieds de longueur sur 14 de largeur a été construite.

L'ouvrage a été fait entre le 4 et le 28 octobre.

PRINCE-RUPERT.

Un vaisseau étant venu en collision avec le quai de la Quarantaine à Prince-Rupert et l'ayant endommagé, on a trouvé nécessaire de réparer les abords. D'abord on a cru que plusieurs longs pilotis en bois créosotés étaient brisés et le coût des réparations avait été estimé à $1,800, mais on a trouvé plus tard que les pilotis étaient intacts et l'ouvrage a été, par conséquent, complété à la journée pour la somme de $759.84.

QUATSINO.

L'ouvrage fait à cet endroit, comprend 54 nouveaux pilotis, l'emploi d'environ 2,000 pieds de bois pour construire un petit hangar, de 12 x 24 pieds. Les travaux commencés le 10 juin ont été terminés le 25 septembre 1913.

Montant dépensé: $2,327.90.

QUEENSTON.

Queenston, situé sur l'anse Massett, sur l'île Graham, des îles Queen-Charlotte, est le lieu du débarquement des provisions pour un grand nombre de prospecteurs, d'hommes engagés dans l'industrie du bois et de colons de l'intérieur de l'île Graham. Il n'y avait aucun moyen de débarquement pour ces provisions, et le ministère a par conséquent construit un quai en pilotis, de 40 sur 60 pieds, avec des abords de 650 pieds de longueur. Ces travaux ont été faits en vertu d'un contrat par M. W. G. Gillett, de Vancouver.

Le coût total de la structure est $5,140.30. Le quai a un hangar à marchandises, de 16 sur 16 pieds, convenablement peinturé et couvert en bardeaux.

REFUGE-BAY.

A Refuge-Bay, on a construit sur le quai du ministère un hangar à marchandises, de 16 sur 16 pieds, avec un toit en bardeaux et peinturé selon le plan. Ce hangar était requis en rapport avec la réception des provisions pour les nombreux colons de l'en-

droit, parce que les steamers débarquent pendant la nuit les marchandises qui ne peuvent par conséquent être emportées immédiatement. Ce quai a été aussi muni d'un système complet de liens pour le renforcer, car le temps est souvent très orageux à cet endroit. L'ouvrage a été complété à la journée, pour $706.42.

RENATA.

Renata est un établissement agricole et où se font la culture des fruits et le commerce du bois. Il est situé sur le côté ouest du lac Lower-Arrow et a une population d'environ 150 âmes.

Pendant l'exercicce 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $7,500. L'ouvrage a été commencé le 2 février, et complété le 28 mars 1914. Le quai est flottant, de 40 x 80 pieds, tenu en position au moyen de faisceaux de pilotis. Les abords sont aussi flottants, de 16 x 132 pieds, tenus en position au moyen d'un pilotis à chaque côté de chaque section. Les sections ont chacune 16 pieds de longueur et sont reliées l'une à l'autre au moyen de chaînes. On a construit sur le quai un entrepôt de 12 x 16 pieds.

Le coût total des travaux: $5,631.47.

RETREAT-COVE, GALIANO-ISLAND.

Le quai, en cet endroit, a 40 x 60 pieds, avec des abords de 16 x 77 pieds. Il y a sur ce quai un hangar de 12 x 20 pieds. Les travaux ont été commencés le 24 juin et terminés le 12 juillet 1913.

Montant dépensé: $1,432.97.

RIONDEL.

Lac Kootenay.

A Riondel, situé sur le lac Kootenay, vis-à-vis d'Ainsworth, est placée la mine Bluebell. Il y a en cet endroit une usine à concentrer le minerai, et l'on expédie par semaine environ 12 wagons de ce minerai. Le minerai ainsi traité est chargé sur des barges. Pour faciliter l'accostage des vaisseaux à l'eau basse, il a été nécessaire de draguer le chenal près du quai en caissons.

Le 12 décembre, la drague du ministère, *Bittern* a été mise en opération et l'on a dragué jusqu'au 16 décembre 1913. Pendant ce temps, on a fait une tranchée de 55 x 20 pieds, et on a enlevé une protubérance, de 15 x 15 pieds, à l'entrée du chenal, et creusé à une profondeur de 6 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les déblais enlevés se composent principalement de gravier et de roc, qui ont été jetés en eau profonde. On a dragué environ 350 verges cubes de déblais.

Coût du dragage: $197.84.

ROCK-ISLAND.

Rivière Colombie.

Le chenal de la rivière Colombie, à Rock-Island, est une partie difficile à naviguer à cause du contour du fond de la rivière en cet endroit. Les îles se composent de roc et de gros cailloux détachés, entourés de nombreuses barres formant des bas-fonds dans le chenal. Pour améliorer ce chenal, la drague du ministère, *Sheldrake,* a été mise en opération, le 27 octobre 1913 jusqu'au 18 novembre 1913, alors qu'elle a été transportée à Arrow-Park. Le 16 février 1914, on a repris le dragage à Rock-Island pour le terminer le 19 février de la même année. Pendant ces périodes, deux tranchées ont été draguées sur une longueur totale de 340 pieds, avec une largeur de 75 pieds et une profon-

deur minimum de 7 pieds, à l'eau basse. On a enlevé 6,020 verges cubes de déblais composés presque entièrement de rocs et d'argile.

Le coût total des travaux précités a été de $2,938.95.

ROBERTS-BAY.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent la construction d'une tête de quai flottant de 21 x 30 pieds avec un quai proprement dit, de 6 x 1,000 pieds, et un petit hangar de 10 x 15 placé sur la tête du quai. L'ouvrage commencé le 3 septembre 1913 a été terminé le 14 octobre.

Ce quai est l'ouvrage le plus avantageux et le plus satisfaisant de tous les travaux exécutés dans ce district pendant l'année.

Dépense: $1,981.25.

Réparations.

Le quai de cet endroit ayant été endommagé légèrement par des tempêtes, et des réparations immédiates étant nécessaires, on a commencé ces travaux de réparation le 1er janvier pour les finir le 2 janvier 1914.

Montant dépensé, $48.

ROCKY POINT.

Les travaux, en cet endroit, comprennent la construction d'un quai, de 40 x 60 pieds, avec des abords de 16 x 170 pieds, et un hangar à fret, de 10 x 16 pieds. L'ouvrage commencé le 29 juillet a été parachevé le 3 septembre 1913.

On a employé 18 pilotis en bois créosoté dans la construction de ce quai pour annuler les effets des vers tarets.

Montant dépensé, $2,569.97.

ROY'S BEACH.

Les travaux exécutés à cet endroit comprennent la construction d'un quai, de 100 x 40 pieds, avec des abords, de 1,284 x 16 pieds et un hangar à fret, de 14 x 20 pieds. L'ouvrage commencé le 20 février se continue encore. Jusqu'au 31 mars 1914, on avait complété environ 680 pieds des abords, et 210 pieds d'ouvrage en pilotis avaient été mis en place. y compris les chapeaux et les liernes fixés dans les chevalets. Le crédit voté pour ces travaux était de $6,000, et on a dépensé la somme de $3,237.77.

RUSKIN.

Ruskin, district de New-Westminster, est un établissement situé sur la rivière Fraser, à l'embouchure de la rivière Stave. Les colons de cet endroit expédient une grande quantité des produits de la ferme. L'outillage du ministère a été employé à la construction d'un petit quai à Ruskin. L'ouvrage comprend une tête de quai, de 40 x 50 pieds, un plan incliné de 87 x 12 pieds, et des abords de 60 x 14 pieds.

Montant dépensé, $2,499.98.

Les travaux commencés, le 16 février, ont été complétés le 31 mars.

SALMON-ARM.

Les travaux sur le prolongement du quai à Salmon-Arm ont été commencés le 23 octobre et complétés le 8 novembre.

Le prolongement comprend une structure en pente, de 112 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, à partir du coin nord-est du quai actuel et se prolongeant avec une pente uniforme de 1 dans 11·2 jusqu'à deux pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, de sorte qu'on puisse accoster à aucune époque du niveau de l'eau.

Le prix de ce prolongement comprenant la reconstruction du hangar d'abri,, a été de $1,296.39, et on a dépensé $300 pour réfectionner le plancher des abords du quai jusqu'au quai actuel, avec des madriers de 3 x 12 pouces.

Dragage.

Le 19 juillet, le *Pelican* fut envoyé à Salmon-Arm. Le 21, on a commencé à creuser le chenal conduisant de l'eau profonde au quai public. Ces travaux ont été complétés le 15 septembre et consistent en une coupe de 1,950 pieds de longueur, de 45 pieds de largeur avec une face de 4 pieds en moyenne, requise pour obtenir 5 pieds de profondeur à eau basse. On enleva 13,256 verges cubes d'argile qui fut jetée par dessus bord, au coût de 10½ centins la verge cube. Total, $1,391.88.

POINTE-SANDSPIT.

A cause de l'irrégularité du service des steamers, on trouva nécessaire de construire un hangar à marchandises, de 16 sur 16 pieds, sur le quai du ministère, à la Pointe-Sandspit, sur l'île Moresby, des îles Queen-Charlotte. Ce hangar a été construit, couvert en bardeaux et peinturé, en vertu d'un contrat avec M. W. G. Billett, de Vancouver. Le coût de ces travaux a été de $587.37.

ILE SAVARY.

L'île Savary, dans le district de Comox-Atlin, est située sur les détroits Malaspina à environ 100 milles au nord-ouest de la cité de Vancouver. Il devient une place d'été d'importance, plusieurs chalets et une hôtellerie d'été formant l'établissement actuel.

Autorisation a été donnée de dépenser $180.00 pour réparer la superstructure du quai du gouvernement; ces réparations ont été faites à la journée. A cause du fait que les tarets ont un effet désastreux dans cette localité et avaient rongé plusieurs des pilotis de support, on a jugé nécessaire de remplacer ceux-ci et un autre montant a été demandé pour ce projet. L'autorisation a été donnée de dépenser $1,200.00 pour des réparations générales au quai, et un contrat a été passé avec James McDonald & Cie pour faire ces travaux au prix par unité de $23 par pilotis; on enfonça 53 nouveaux pilotis dont la plupart son ten bois dur australien.

Dépense totale pour l'année, sur ces travaux: $1,388.91.

SEYMOUR-ARM.

Les plans et devis pour la construction du quai à cet endroit ont été soumis le 21 août 1912; et le 25 novembre 1912, le contrat d'entreprise était adjugé à MM. Gillis, Dore et Lansleys, entrepreneurs de Seymour-Arm, pour la somme de $5,805.

Les travaux ont été commencés le 17 mai 1913, mais ont été suspendus le 8 août à cause de la crue des eaux de la rivière. L'ouvrage fut repris le 6 octobre et la structure complétée le 22 octobre.

Le quai est construit en chevalets de pilotis, il a 355 pieds de longueur et comprend: (1) une plate-forme d'accès de 322 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; (2) une tête de quai, de 34 x 40 pieds, ayant des plans inclinés sur les côtés nord et

sud, avec une pente de 1 dans 6; ces plans inclinés partent du niveau de la tête du quai et descendent jusqu'à 2 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau basse.

POINTE SHELTER, BAIE GILLIES.

La pointe Shelter, dans le district de Comox-Atlin, est le terminus d'un chemin du gouvernement provincial passant à travers l'île Texada et à travers une section fertile du pays qui s'établit rapidement. L'île Texada est située sur les détroits de Georgia, à environ 80 milles au-nord-ouest de la ville de Vancouver.

Le 21 novembre, un arrêté en Conseil a été passé adjugeant un contrat à MM. Hodgson et King, de Vancouver, pour construire un quai à la pointe Shelter, pour la somme de $5,350.

L'ouvrage a été commencé le 19 février et complété le 14 mars, et consista à construire un quai en chevalets de pilotis et de soliveaux. Une tête de quai de 70 pieds sur 40 est jointe avec l'extrémité du chemin public au moyen d'abords de 505 pieds de longueur sur 14 pieds de largeur. Des pilotis à l'épreuve des tarets et créosotés ont été employés dans la tête du quai et dans les abords jusqu'à la ligne d'eau basse sur le rivage.

BAIE SHOAL.

La baie Shoal, dans le district de Comox-Atlin, sur l'extrémité nord de l'île Thurlow, est le centre de distribution d'une étendue considérable de terrain consistant principalement en limites à bois et en propriétés minières. C'est un port d'escale régulier pour les steamers de la côte et les remorqueurs d'approvisionnement.

Autorisation a été accordée pour la construction d'un quai, et un contrat a été passé avec James McDonald et Cie pour faire les travaux au prix par unité de $23 par pilotis et $30 par mille pieds de bois, les deux mis en place.

Tel que complété, le quai est de chevalets en pilotis et de soliveaux et consiste en une tête de quai de 40 pieds de longueur, avec la bâtisse et le plan incliné ordinaire; on a posé sous les pièces de support 30 pilotis en bois dur australien.

L'ouvrage a été commencé le 8 octotbre et complété le 21 octobre, au coût de $4,457.50.

SOOKE-HARBOUR.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent l'enfoncement de nouveaux pilotis dans le quai et les abords, et le renouvellement du plancher. On a posé des liernes aux pilotis des abords, et construit un hangar, de 16 x 15 pieds. Un petit ponton flottant, de 19 x 27 pieds avec une passerelle a été raccordé au quai. Dans la construction de ce quai, on a placé 18 pilotis de bois créosoté pour garantir la structure contre les mauvais effets du taret.

L'ouvrage commencé le 1er octobre 1913 a été terminé le 1er novembre.

Dépense: $2,455.14.

SORRENTO.

L'objet de cet ouvrage, pour lequel un crédit de $3,200 a été accordé, est de donner, pendant les tempêtes, un abri aux vaisseaux qui accostent au quai de Sorrento.

Les travaux commencés, le 17 novembre, comprennent le lambrissage de la façade "est" du quai actuel, sur une longueur de 168 pieds, de l'intériuer à l'extérieur, avec des pièces en bois de 4 pouces, qui sont boulonnées à travers trois lignes de moises, de 6 x 8 pouces, et à travers la défense et les pilotis des chevalets du quai, au moyen de

boulons de 1 pouce, longs de 30 pouces. Le quai est renforcé par des tirants en fer, de 1 pouce, longs de 20 pieds, fixés à chaque deuxième chevalet, et par des jambes de force, 6 x 8 pouces, fixées aux pilotis principaux du quai et aux pilotis du chevalet du centre. De plus, la structure est solidée avec un talus en pierres perdues posées le long des deux faces du lambrissage.

En outre de ce qui précède, on a construit, au sud et parallèle aux abords du quai, un brise-lames formé d'une palée en pilotis, afin de donner un abri plus sûr aux petits vaisseaux qui se mettront à l'ancre entre le brise-lames et le quai.

Ces travaux ont été complétés, le 20 décembre, au coût de $2,321.17.

ILE GABRIOLA SUD.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent la construction d'une tête de quai flottante, de 40 x 25 et d'abords flottants, de 6 x 85 pieds, avec un petit hangar, de 8 x 12 pieds, placé sur le bout du quai. L'ouvrage commencé le 22 septembre a été complété le 29 septembre.

Montant dépensé: $498.50.

RIVIÈRE SPILLER.

La rivière Spiller, sur l'île de Porcher, est le centre d'un district qui s'établit rapidement, adjacent à Prince-Rupert et à environ 35 milles de là. Pendant l'exercice dernier, un quai a été complété à cet endroit et on trouva qu'à cause de l'irrégularité du service du steamer, qu'il était nécessaire de construire un hangar à marchandises sur la structure. Un édifice de 16 sur 16 pieds, avec un toit en bardeaux, a été construit, à la journée, sur ce quai; le hangar a été peinturé et mis en bonne condition pour recevoir toutes marchandises débarquées. Dépense: $491.18.

SQUAMISH.

Squamish, dans le district de Vancouver, est une nouvelle ville de quelque importance comme terminus du chemin de fer *Pacific-Great-Eastern,* et est située à la tête de détroit Howe. Un bateau faisant un service quotidien avec Vancouver transporte beaucoup de marchandises et de passagers en allant et en venant.

Le 8 août, un arrêté en Conseil a été passé acceptant l'offre du gouvernement provincial de transférer le quai actuel de Squamish au gouvernement fédéral.

Le 23 juillet, on a accordé l'autorisation de renouveler le plancher des abords du quai et l'ouvrage a été fait à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 24 juillet et complété le 27 octobre, et consista à renouveler le plancher avec des madriers de 3 pouces, des abords de 2,510 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur ainsi qu'à renforcer les chevalets en pilotis et à remplacer les soliveaux pourris.

A raison de causes imprévues, l'affouillement se produisit sous la tête du quai et plus tard dans l'année, celle-ci s'écroula. Il était urgent de la remplacer et, l'autorisation étant accordée, on passa un contrat avec James McDonald & Cie, pour construire une nouvelle tête de quai au coût de $4,940.

Les nouveaux travaux consistent en une tête de quai de 80 pieds sur 50 pieds et en des abords d'environ 170 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur. Des pilotis de support créosotés ont été employés dans ces travaux.

Après le parachèvement de ces travaux, une dépense additionnelle de $35.80 a été faite pour changer le plan incliné du quai afin de permettre le débarquement des bestiaux.

L'ouvrage a été commencé le 21 février et complété le 20 mars.

Dragage.

Le 18 avril, des instructions furent données de faire du dragage au quai du gouvernement, et un marché fut passé avec la *Pacific Dredging Company* pour faire l'ouvrage moyennant une somme ronde de $1,100. On a enlevé 2,200 verges cubes de sable et de terre le long de la face et du bout du quai, avec la drague hydraulique *Robson,* qui a travaillé pendant le 29 et 30 mai. La tranchée draguée, le long du quai, a été de 110 pieds de longueur par 50 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 12 pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées. On a aussi dragué en avant du quai pour avoir une profondeur uniforme de 12 pieds.

STEVESTON.

Steveston est une ville située à l'embouchure de la rivière Fraser; sa population est de 1,000 habitants. C'est le centre principal de l'industrie des conserves du saumon dans la Colombie-Britannique.

Le 28 mars, des instructions furent données de draguer un certain chenal dans la rivière Fraser en avant de dix fabriques, ou plus, de conserves de saumons, à Steveston; ce chenal sert de passage à un nombre considérable de bateaux de pêche et de steamers qui viennent y prendre leur cargaison.

La drague du ministère, *King Edward,* a commencé cet ouvrage le 17 avril et la tranchée a été complétée le 23 août. Pendant cette période, un total de 18 jours a été employé par la drague pour d'autres travaux de dragage urgents et pour subir des réparations.

La tranchée complétée a 5,100 pieds de longueur, 150 pieds de largeur et une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées. On a enlevé 239,435 verges cubes de sable et de terre.

Le coût de l'ouvrage a été de $27,127.98, soit 11.33 centins par verge cube.

STEWART.

Stewart est à la tête du canal Portland. La vieille partie du quai appartenant au ministère étant devenue dangereuse par les tarets, il a été nécessaire de la reconstruire en pilotis. Ces travaux ont été entrepris à la journée, et ont duré jusqu'à ce qu'ils furent terminés avec satisfaction.

Le coût de l'ouvrage: $1,646.75.

RIVIÈRE STUART.

Nous sommes partis le 18 septembre pour le lac Tacla où nous sommes arrivés le 2 octobre, à 10 a.m. Après le goûter, le voyage de retour au Fort-George a été commencé et nous étions rendus à ce dernier endroit le 24.

Pendant ce voyage, une exploration a été faite sur les rivières Stuart, Taché et Middle, qui, avec les lacs Stuart et Trembleurs, sont les chaînons de connexion entre le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'embouchure de la Stuart qui se décharge dans le Nechaco, et le lac Tacla. On a fait des arpentages de plusieurs canyons et rapides, et différents autres renseignements ont été recueillis.

Du 25 octobre au 1er novembre, le temps a été occupé à divers ouvrages et à des arpentages des rapides de Fort-George et des Hudson's-Bay-Gardens. Dans les premiers, il est possible de trouver un site pour un quai, dans le cas où une demande en serait faite prochainement. Dans les derniers rapides, on a étudié les divers moyens à prendre pour améliorer cette partie de la rivière.

Le 2 novembre, nous sommes partis pour Quesnel; à midi nous étions au canyon du Fort-George, et l'après-midi et le jour suivant ont été employés à examiner ce canyon; nous avons inspecté l'ouvrage qui est en cours d'exécution et l'avons comparé avec l'arpentage original.

Nous avons pris le chemin de Quesnel, le 4 novembre, et le 5 au soir nous étions rendus à cet endroit.

SUMMERLAND.

Ces travaux consistent en une coupe d'une longueur moyenne de 350 pieds et de 105 pieds de largeur avec une face verticale de 3 pieds. On a enlevé 4,812 verges cubes de déblais, en les transportant deux fois. Ils consistèrent en argile dure, cailloux et en roches brisées et coûtèrent $1,876.68.

A cause des grands vents continuels et des nombreuses interruptions résultant du fait que les remorqueurs se servaient du passage pour accoster, on ne procéda que lentement avec ces travaux, mais ils furent enfin terminés le 4 décembre.

SYDNEY.

Les travaux exécutés en cet endroit consistent en réparations temporaires du quai, comprenant l'enfoncement de pilotis dans le quai même, la pose de liernes pour renforcer les pilotis des abords, et le renouvellement des madriers du plancher. Le quai était, au mois de juin, dans un tel mauvais état que des réparations immédiates étaient devenues nécessaires. L'ouvrage commencé le 1er juin a été terminé le 20 juin. Les réparations finales ont été commencées le 14 octobre et complétées le 22 octobre.

On a employé dans ces réparations du quai 18 pilotis en bois créosoté à cause des mauvais effets des tarets qui sont en grand nombre et très nuisibles sur cette côte. Dans quelques années il faudra faire des réparations semblables.

Montant dépensé pour les réparations ci-dessus mentionnées: $1,404.50.

SYDNEY-ISLAND.

Au commencement de décembre, un rapport ayant été fait que le quai de cet endroit avait été endommagé par des tempêtes récentes et que des réparations immédiates étaient nécessaires, on commença à réparer ce quai, le 3 janvier et l'ouvrage fut complété le 19 janvier 1914.

Montant dépensé: $475.89.

TAPPEN.

En vertu d'une autorisation reçue le 13 septembre, la drague *Pelican* a été envoyée à Tappen, le 16 septembre, et on commença à ouvrir un chenal à Mobley's-Landing.

Ces travaux consistèrent en une coupe de 300 pieds de longueur et 45 pieds de largeur avec une face de 3 pieds, en moyenne, ce qui donnera une profondeur de 6 pieds à eau basse. La coupe a été complétée le 24 septembre et 1,755 verges cubes d'argile dure a été enlevée, jetée par-dessus bord et transportée deux fois, au coût de 14 centins la verge cube. Dépense totale, $245.70.

ILE THÉTIS.

Ces travaux consistèrent à draguer le chenal entre les îles Thétis et Kuper, une longueur de 1,440 pieds. Le contrat pour ces ouvrages a été adjugé à la *Vancouver Island Construction and Development Company,* de Victoria, aux taux de 90 centins par verge cube, mesure prise sur les lieux, pour une quantité autorisée de 3,700 verges cubes. L'ouvrage a été commencé le 4 septembre, et complété le 7 octobre 1913. La quantité totale de déblais enlevés, consistant en roche, argile dure, vase et cailloux, est de 3,758 verges cubes.

En général, ces travaux ont donné beaucoup de satisfaction aux résidents de la place, et les bénéfices qu'ils en retirent sont considérables.

RIVIÈRE THOMPSON.

Dans le cours des mois de décembre et janvier, le steamer *Crombie,* appartenant à la *Adams River Lumber Company,* a été engagé pour enlever des arbres et des billots accumulés à la tête et à l'embouchure de la Petite-Rivière, pour lequel ouvrage la compagnie a reçu $240.00.

Au 1er mars, un parti a été envoyé pour enlever les cailloux et autres obstructions dans le chenal des bateaux, sur la rivière Thompson-sud, entre Shuswap et Pritchard. Cet ouvrage a été complété le 31 mars, et il a coûté la somme de $796.47, formant une dépense totale de $1,036.47 si on ajoute le montant payé pour l'enlèvement des souches.

TOFINO.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent le prolongement du quai actuel, de 69 x 30 pieds, à l'extrémité nord, et des réparations générales. L'ouvrage commencé le 1er novembre a été complété le 15 décembre 1913.

Montant dépensé: $2,997.55.

TWO-BEACON-BAR.

RIVIÈRE COLOMBIE.

Le 1er avril 1913, la drague du ministère, *Nakusp,* a été mise en opération à Two-Beacon-Bar, à un mille environ en amont de Burton-City, et a continué le dragage jusqu'au 14 mai 1913, alors que la crue des eaux a nécessité la suspension des travaux. Pendant cette période, 14,850 verges cubes de déblais ont été enlevées, dont 11,303 verges cubes de déblais qui avaient été jetés par-dessus bord, et 3,457 verges de déblais d'une nouvelle tranchée, le coût de l'ouvrage a été de $1,459.45. La tranchée, y compris le dragage précédent, du 22 octobre 1912 jusqu'au 31 mars 1913, est de 2,864 pieds de longueur, avec une largeur de 75 pieds et une profondeur de 8 pieds à l'eau basse. Le total des déblais enlevés par la drague *Nakusp* a été de 68,837 verges cubes, composé principalement de glaise recouverte d'une couche mince de terre fine.

Le coût total des travaux précités pour les années 1912-13 et 1913-14 a été de $8,001.62.

Le 9 janvier 1914, la drague du ministère *Sheldrake,* a été mise en opération à Two-Beacon-Bar, à environ un mille et demi en amont de Burton-City, et le dragage a été continué jusqu'au 14 février, alors que le chenal nouveau fut complété. Le chenal creusé est de 1,470 pieds de longueur, avec une largeur de 75 pieds et une profondeur minima de 9 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés sont en grande partie

de sable, et comprennent 22,000 verges cubes. Ce dragage a coûté la somme de $1,511.76.

Les travaux exécutés par les deux dragues à cette batture procurent une traverse du chenal supérieur sur le côté ouest de la rivière; jusqu'au chenal inférieur qui se trouve le long de la rive est.

UCLUELET.

Les travaux exécutés à cet endroit comprennent la construction d'un quai, de 40 x 80 pieds, avec des abords, de 18 x 360 pieds, un ponton flottant, de 20 x 20 pieds, et un hangar à fret, de 18 x 24 pieds. L'ouvrage commencé le 1er octobre 1913 a été achevé le 13 janvier 1914.

Montant dépensé: $4,497.42.

UNION-BAY.

Le 19 juillet, le steamer *Leona* endommagea le quai de cet endroit en y accostant. Le ministère fit les réparations nécessaires et le coût de l'ouvrage a été chargé au compte des propriétaires du bateau. En sus de ces réparations, on a prolongé et élargi le quai, lui donnant les dimensions de 140 x 70 pieds au lieu de 40 x 80 pieds qu'il avait auparavant. On a fait aussi quelques autres réparations, tels que nouveaux pilotis, des madriers neufs, etc.

L'ouvrage commencé le 1er août a été complété le 4 septembre 1913.

On avait autorisé $2,500 pour le prolongement du quai, et $1,000.00 pour les réparations. Ces deux montants ont été dépensés.

RIVIÈRE FRASER SUPÉRIEURE.

Rapides Giscombe.

Ces rapides commencent à environ 32 milles en haut de Fort-George et ont une longueur d'environ six milles. Ils paraissent être causés par l'accumulation de gros cailloux à travers lesquels le courant passe sans former un chenal définitif. Pendant la saison de 1912, MM. Foley, Welsh et Stewart, entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique ont dépensé une somme considérable d'argent pour ouvrir un chenal dans ces rapides en minant les plus gros cailloux, de manière à se procurer une route navigable assez sûre pour leurs steamboats employés à transporter leurs provisions et leur outillage. Dans le cours du mois de septembre, on a fait une exploration de la rivière Fraser,, et on a trouvé qu'un chenal assez convenable avait été ouvert sur une distance d'environ un mille à son extrémité inférieure. Pour compléter cet ouvrage, des instructions ont été données de préparer tout l'outillage et les provisions nécessaires; et le 1er octobre, un parti de 7 hommes ont commencé les travaux et les ont continués jusqu'au 16 novembre.

Il est resté une balance de $888.13 sur les $5,000 appropriés à cet ouvrage. Il y a actuellement un assez bon chenal sur tout le parcours de ces rapides.

Canyon de Fort-George.

Des instructions ont été données le 16 septembre et le 13 novembre de dépenser la somme de $10,000 pour faire l'ouvrage nécessaire en cet endroit. Les travaux ont été commencés le 1er octobre et continués jusqu'en décembre. Ils consistent à faire disparaître des pointes de roc sur la rive droite, près de l'extrémité supérieure du chenal.

Le 3 novembre, l'ouvrage était assez avancé, et un parti de 17 hommes y était employé.

Depuis plusieurs années, on a dépensé des sommes d'argent assez considérables sans autre résultat apparent que de faire disparaître çà et là quelques cailloux ou rochers isolés dans le but d'ouvrir plusieurs chenaux pour s'en servir à différentes époques de la crue des eaux ou à l'eau basse. A l'avenir, il a été décidé de limiter les dépenses à l'ouverture d'un seul chenal le long de la rive est du Canyon, et des instructions ont été données à cet effet.

Les seules informations reçues au sujet de l'ouvrage fait à Fort-George, sont que depuis le 3 novembre dernier, le chenal dans le Canyon a été complété et laissé en bon état.

Rapides Hudson's-Bay-Gardens.

Un rapport a été fait que par le détournement de l'eau des rives vers le chenal principal au moyen de barrages à ailes, ces rapides seraient améliorés d'une manière utile et appréciable; mais après un examen plus minutieux et une exploration de ces rapides, il a été reconnu que ces barrages à ailes ne seraient effectifs qu'après avoir enlevé du chenal un nombre considérable de gros cailloux au moyen de mines, et avoir fait disparaître les petits cailloux avec un outillage approprié.

Plus tard, on a exploré la rivière à partir de ces rapides jusqu'à Quesnel, une distance d'environ 110 milles; et il a paru évident que pour obtenir un bon chenal entre Fort-George et Quesnel il faudrait employer une drague d'une capacité pas moindre que 600 verges cubes par jour, et ayant une force suffisante pour soulever des déblais très pesants, et que l'emploi d'une drague trop faible serait une dépense inutile. Si l'on croit qu'une telle drague ne puisse être fournie, on conseille d'abandonner le projet d'améliorer la rivière Fraser supérieure.

Quai à Canoe.

Des plans et devis pour un quai à cet endroit ont été soumis le 23 juin, et l'on a été notifié, le 8 octobre, que le contrat d'entreprise avait été adjugé à M. Andrew McConnell, de Chase, C.-B., pour la somme de $5,450.

Les travaux ont été commencés le 23 mars.

Lorsqu'il sera achevé, ce quai comprendra une structure en chevalets de pilotis, de 16 pieds de largeur sur une longueur totale de 462 pieds. Les 350 pieds extérieurs auront une pente de 3 pour 100. Dans le devis il est mentionné un hangar d'abri, de 12 x 20 pieds.

Au 31 mars, la construction était très avancée, et l'on croyait qu'après deux semaines d'ouvrage le quai serait complété.

GLENDEN.

Des plans et devis pour un quai à cet endroit ont été soumis le 7 juillet, mais à la fin de l'exercice financier, le contrat n'était pas encore donné.

PRITCHARD.

Des plans et devis pour un quai à cet endroit ont été envoyés le 17 juillet, mais à la fin de l'exercice financier, aucun contrat n'avait été adjugé.

SUMMERLAND.

Des plans et devis pour un quai à cet endroit ont été soumis le 28 juillet, et on a été notifié, le 28 novembre, qu'un contrat avait été adjugé à M. Andrew McConnell, de Chase, C.-B., pour une somme approximative de $12,365.

Les travaux ont été commencés le 12 janvier.

Le quai comprend une structure en pilotis, de 700 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, à partir d'un point sur Beach Avenue, à une élévation de 5·4 au-dessus du niveau de l'eau haute, et se continuant à une pente uniforme de 0·8 (huit dixièmes) par cent jusqu'à un point à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. On a construit depuis un point à 140 pieds du bout intérieur du quai, un plan incliné de 112 pieds de longueur, sur le côté nord du quai, ayant une largeur de 8 pieds et une pente de 5 par cent; ce plan incliné sert à l'accostage des yatchs.

On a aussi érigé un hangar d'abri, de 16 x 20 pieds.

Le quai a été complété le 18 mai.

RIVIÈRE LILLOET SUPÉRIEURE.

Les travaux exécutés sur la rivière Lilloet Supérieure comprennent l'enlèvement d'obstructions, tels qu'encombrement de billots, et le nettoyage général des abords de la rivière, où s'accumulent des branches et des racines d'arbres.

L'ouvrage a été discontinué le 5 janvier 1914.

Dépense: $2,638.54.

VAN-ANDA.

Van-Anda, dans le district de Comox-Atlin, est une ville minière d'environ 300 habitants, située sur l'île Texada, à 80 milles au nord-ouest de la cité de Vancouver. C'est le centre de distribution d'un district agricole considérable et un port d'escale régulier pour les steamers.

Le quai du gouvernement provincial a été transféré au gouvernement fédéral et un octroi de $1,000 a été fait pour des réparations urgentes.

L'ouvrage a été fait à la journée; 83 pilotis et poteaux de support ont été placés sous le quai et 10,213 pieds B.M. de bois ont été employés pour des liens et du plancher.

L'ouvrage a été commencé le 25 août et complété le 19 septembre, au coût totale de $1,018.87.

Une partie du plancher, brisé par les lourdes voitures passant sur le quai, a été enlevée, tard dans mars.

VANCOUVER.

La cité de Vancouver est située sur la côte ouest du Canada, sa population est de 110,000 habitants. Son port est formé par un grand bras de mer, dont les différentes parties portent les noms de English-Bay, Burrard-Inlet et False-Creek.

Cette cité est le terminus ouest de plusieurs chemins de fer, et dans son port se fait un trafic considérable par les vaisseaux qui viennent d'orient ou qui partent pour cette partie du globe terrestre.

L'entrée de Burrard-Inlet, ou port de Vancouver, en arrivant de l'océan, consiste en un chenal rétréci appelé *First Narrows.* Ce chenal est d'une largeur variable; la partie la moins large se trouve vis-à-vis Prospect-Point, qui avait originairement 450 pieds entre des lignes de contour de 30 pieds. On s'occupe actuellement d'élargir le chenal navigable jusqu'à 1,200 pieds et de le creuser jusqu'à 35 pieds de profondeur à

l'eau basse des grandes marées. Cet ouvrage est fait par la drague du ministère, *Mastodon*, avec des équipes travaillant nuit et jour.

Le tableau suivant donne les dates entre lesquelles la drague a creusé, et les quantités de déblais excavés. Pendant les intervalles du temps non mentionné, la drague a été en réparation ou mise en opération à d'autres endroits.

La superficie totale draguée pendant l'année a été de 786,000 pieds carrés, au coût total de $160,820.87.

Ce prix est basé sur le dragage exécuté pendant une année par la drague, soit 787, 180 verges cubes, à 20.43 centins par verge.

DRAGUE MASTODON.

Intervalles durant lesquels l'ouvrage a été fait.	Mesure de chaland.	Déblais.	Localité.
	verges cubes.		
23 avril—15 mai	75,600	Gros gravier	First Narrows
23 juin—18 juillet	104,220	" "	" "
26 août—17 janvier	452,520	" "	" "
28 janvier—7 février	13,780	" "	" "
23 février—23 mars	138,060	" "	" "
Total	787,180		

On a fait un léger dragage sur la batture *Parthia* pour nettoyer la superficie déjà draguée jusqu'à 30 pieds, à l'eau basse des grandes marées.

FALSE-CREEK.

Les travaux exécutés à False-Creek ont pour but d'utiliser comme port additionnel, un long bassin d'eau étroit et peu profond partant de English-Bay et se rendant jusqu'au centre de la ville. Cet ouvrage nécessite l'approfondissement d'un chenal de 13,600 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse des grandes marées, à partir de English-Bay jusqu'à un point près du pont du chemin de fer Great-Northern, qui traverse False-Creek. Il faut en même temps draguer une tranchée de 2,400 pieds de longueur par une largeur moyenne de 188 pieds; cette tranchée gagnant vers le nord à partir de l'extrémité intérieure du chenal principal avec une profondeur de 12 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse des grandes marées.

Le 3 mars 1913, un contrat a été adjugé à la *Pacific Dredging Company*, de Vancouver, Colombie-Britannique, pour enlever 3,300,000 verges cubes de déblais de diverses espèces au prix uniforme de 21 centins par verge cube, mesure faite sur place.

Le dragage a été commencé le 13 mai et continué pendant tout le cours de l'année. Trois dragues, dont deux du type à succion "n° 1" et *Robson*, et du type à cuiller, la *Puget Sound*, ont été employées à cet ouvrage; les deux dernières dragues n'ont pas été employées continuellement.

Le 2 décembre, on autorisa la *Pacific Dredging Company* d'enlever une quantité additionnelle de 542,000 verges cubes de déblais pour creuser un bassin de virage à l'extrémité intérieure de la première tranchée autorisée. Ce dernier dragage devant être porté au même prix de 21 centins par verge cube.

Dans le cours de l'année, un total de 970,183 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ont été draguées dans la direction est ou à l'extrémité intérieure du cours d'eau. La tranchée intérieure de 2,400 pieds de longueur précitée a été draguée à 12 pieds de profondeur. Le bassin de virage, d'environ 1,450 pieds de longueur par 500 pieds de largeur était presque complété à la fin de l'exercice financier; il a 20 pieds de profon-

deur à l'eau basse des grandes marées. Les autres parties du chenal principal, en gagnant vers le pont Connaught, ont été draguées à diverses profondeurs au-dessus du niveau requis de 20 pieds.

Le coût total du dragage à False-Creek, pendant l'année, a été de $213,240.26.

BURRARD-INLET.

Le 2 septembre, des instructions furent données de draguer quelque peu dans le bassin d'amarrage au quai Johnson, dans l'anse Burrard. Un marché a été passé à cet effet avec la *Navigation Dredging Company,* pour faire ce dragage au prix de 40 centins par verge cube, mesurées sur place. La drague de la compagnie, *P. D. C. N° 4,* a enlevé 540 verges cubes de terre d'alluvion, le 14 et 15 septembre, au coût total de $216.

SALISBURY-DRIVE.

De bonne heure dans l'année, des soumissions ont été demandées pour la construction d'un quai en caissons et béton sur le site acquis par le gouvernement, sur le goulet Burrard, au pied du *Salisbury Drive,* ville de Vancouver.

Le 25 août, un arrêté en Conseil a été passé adjugeant le contrat à MM. Henry, McFee et McDonald, de Vancouver, aux prix pa runités, formant nu total de $1,249,-030.75.

L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et se continue, deux années de la date du contrat étant accordées pour compléter les travaux.

Du dragage sur le site des travaux et d'autre ouvrage préliminaire pour la construction actuelle des caissons ont été faits vers la fin de l'exercice.

VICTORIA.

Quai de la vieille douane.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent le renouvellement et l'enfoncement des pilotis, ainsi que des réparations au plancher du quai. On a employé dans cet ouvrage des pilotis en bois créosoté. Les travaux commencés le 20 septembre ont été terminés le 30 septembre 1913.

Montant dépensé: $481.96.

VICTORIA (BRISE-LAMES).

Le contrat pour ce brise-lames a été signé le 20 décembre 1912, mais ce n'est que vers le 9 avril que l'on a commencé à décharger la pierre de lest sur le site des travaux, à cause du délai dans l'installation de l'outillage, la construction des quais à la carrière de Albert-Head et dans la construction des chalands.

Après le mois de mai, les travaux ont progressé rapidement, comme le démontre le tableau mensuel suivant:—

Avril } Mai }	4,556	tonnes.
Juin	10,732	"
Juillet	13,754	"
Août	22,223	"
Septembre	30,855	"
Octobre	32,758	"
Novembre	24,956	"
Décembre	32,459	"
Janvier	26,596	"
Février	36,893	"
Mars	42,121	"
Total	277,903	"

(2) Sur une distance d'environ 1,700 pieds, à partir du rivage en gagnant vers le large, le massif en pierre est pratiquement complété jusqu'au niveau de 20 pieds. On a commencé, le 12 mars, l'ouvrage en blocs de granit, et 424 tonnes ont été mises en place jusqu'au 31 mars 1914.

(3) Quant à l'ouvrage additionnel comprenant le nivellement du terrain jusqu'aux quais, il a été commencé au mois de mai et continué ensuite d'une manière satisfaisante. Les déblais provenant des excavations sont employés pour faire le remplissage sur le devant du rivage.

La quantité de déblais draguée à la fin de mars 1914 a été de 49,405 verges cubes, consistant en roc solide pour la plus grande partie.

Les montants nets payés à l'entrepreneur pendant l'année ont été de $318,569.85, et les comptes certifiés pour les salaires des inspecteurs et les dépenses générales ont été de $3,962.02, formant une dépense de $322,431.88, pour l'exercice de 1913-14.

Dragage.

La flotte qui était en opération dans le havre de Victoria, durant l'exercice entier, se composait comme suit: les dragues *Ajax* et *Mudlark*, le briseur de roche *Lobnitz, N° 1* et le matériel pour forer la roche *N° 1.* Au cours de la dernière partie de l'exercice, on ajouta les suivants à la flotte permanente: la drague pour la roche, *Victoria,* du genre Orange Peel, le matériel pour forer la roche *N° 2* et une équipe de scaphandriers.

En plus de ceux-ci, la drague pour la roche, *Skokum,* a été louée par le ministère, du 18 septembre au 6 décembre 1913. La drague *Mastodon* a aussi été engagée pour le dragage requis aux quais extérieurs, qui a été commencé le 19 mai et complété le 21 juin 1913.

On a considéré qu'il était mieux de concentrer les énergies de tout le matériel quand il était possible, aux coudes pointus du chenal principal du havre de Victoria. Les principales places dont on s'est occupé le plus sont celles à ou près de Shoal-Point, et aux rochers Tuzo, Beaver et Platform. Ceci a été trouvé nécessaire à cause de la grandeur toujours augmentant des vaisseaux fréquentant le havre. Au cours de l'année prochaine, on doit se rappeler que le principal travail d'importance générale à faire est à Shoal-Point. La partie peu profonde à cet endroit forme un chenal si tortueux qu'il sera un danger pour les nouveaux steamers du Pacifique-Canadien qui, je crois, viendront pendant la prochaine saison.

En comparant les registres des travaux exécutés pendant l'exercice 1913-14 avec ceux des années précédentes, il est évident que l'efficacité du matériel en général a été énormément augmentée. A la fin du présent exercice, les méthodes de faire rapport sur le forage des rochers ont été complètement réorganisées et l'efficacité en général a été de beaucoup augmentée. Pendant cette période, le matériel pour forer les rochers a été engagé au rocher Beaver, on a enlevé 7,134 verges cubes de roches. Quelques pointes élevées n'ont pas été brisées par les explosions, mais ont été plus tard écrasées jusqu'au fond par le briseur de rocher *Lobnitz.* Jusqu'ici, presque tous ces rochers ont été enlevés jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

WEST-DEMARS.

West-Demars est un établissement ayant pour industries le bois, l'agriculture et la culture des fruits. Il est situé en bas du lac Upper-Arrow.

Pendant l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $6,500.

L'ouvrage a été commencé le 4 novembre et complété le 31 décembre 1913.

La structure est un quai flottant de 40 x 80 pieds tenu en place au moyen de faisceaux de pilotis. Les abords sont aussi flottants, de 16 pieds de largeur sur 192 de longueur, et sont tenus en place par un pilotis sur chaque côté de chaque section. Les sections ont 16 pieds de longueur et sont reliés une à l'autre par des chaînes. Un entrepôt de 12 x 16 pieds a été construit sur le quai.

Coût total des travaux, $6,887.72.

Dragage.

Le 19 février 1914, la drague du ministère, *Sheldrake,* a été mise en opération à Forest-Glen, environ un mille en bas de West-Demars, et la tranchée a été complétée le 24 mars 1914. Pendant cette période, on a creusé une tranchée, de 1,740 pieds de longueur par 75 pieds de largeur avec une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Les déblais provenant du dragage étaient en grande partie du sable et formaient une quantité de 20,700 verges cubes.

Le coût du dragage a été de $2,076.33.

WILLIAM'S-HEAD.

Station de la Quarantaine.

Les travaux exécutés à cet endroit, pendant l'exercice expiré le 31 mars 1914, comprennent les réparations et les améliorations suivantes:—

La construction des abords du quai, de 95 x 25 pieds, un mur de soutènement, une passerelle nouvelle, un plancher neuf sur le débarcadère du hangar à bateau. Le renouvellement de 4 pilotis dans le quai, la réparation du cuivre sur les pilotis, le nivellement du plancher du quai, quatre chevalets neufs, une couverture neuve en bardeaux au hangar, 400 pieds d'estacades neuves pour les billots, et 8 chaînes d'estacades, 1,500 verges de chemins et d'allées couverts avec de la cendre et du gravier, la pose de 150 verges de garde-corps, 4 ponceaux, 30 verges de chemin en béton, l'amélioration du chemin conduisant à la station, que l'on a élargi et renforcé avec un caisson, 500 verges d'allées, couvertes de gravier, deux côtes ont été coupées et nivelées, et l'on a placé des ponceaux dans cette partie du chemin. Le tuyau à l'eau a été réparé, etc., etc.

Montant dépensé: $5,713.16.

WILLOW-POINT.

Willow-Point est un district agricole et résidentiel et où l'on fait la culture des fruits. Il est situé sur le bras ouest du lac Kootenay, à sept milles de Nelson. En hiver la population est d'environ 250 âmes, et en été, environ 600.

En 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $10,000 et un contrat pour ces travaux a été adjugé à Wm English, de Naslo, le 1er septembre 1913, pour le montant de $7,250. L'ouvrage a été commencé le 25 septembre et terminé le 30 novembre 1913.

La structure est en pilotis et en chevalets de bois de 392 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur. Les 56 pieds supérieurs sont de niveau, 352 pieds ont une pente de 1 dans 12 et les 14 pieds inférieurs sont de niveau.

Coût total de l'ouvrage: $7,524.96.

WINDERMERE.

Windermere est un village situé sur la rive est du lac Windermere, à la tête de la rivière Columbia, à environ 100 milles de Golden. La population est d'environ 150 âmes, y compris le district environnant. La principale industrie est l'agriculture et l'élevage des bestiaux.

Au cours de l'exercice 1913-14, on a autorisé la construction d'un quai devant coûter $1,500.

Les travaux ont été commencés le 23 août et complétés le 18 novembre 1913. Les pilotis ont été enfoncés par l'équipage du *Muskrat*, et la superstructure a été construite à la journée. Le quai est une structure en bois sur pilotis, de 20 x 104 pieds, avec un entrepôt de 16 x 24 pieds.

Coût total des travaux: $1,456.47.

WINTER-HARBOUR.

On a placé à cet endroit 4 pièces d'estacades en bois rond, de 100 pieds de longueur, et 5 chaînes d'estacades. L'ouvrage commencé le 1er juillet a été terminé le 19 août 1913.

On a dépensé $200, qui étaient le montant autorisé.

BAIE WOLFSENS.

La baie Wolfsens, dans le district de Comox-Atlin, est un petit établissement sur les détroits Malaspina, à 75 milles au nord-ouest de la ville de Voncouver. Cet endroit est le centre de distribution pour les machines et les provisions aux nombreuses compagnies faisant la coupe des billots dans les alentours; c'est aussi un port d'escale régulier pour les steamers côtiers.

La construction d'un quai ayant été autorisée, on a passé un contrat avec James McDonald et Cie pour faire les travaux aux prix par unité de $23 par pilotis et $30 par mille pieds pour le bois, les deux mis en place. Le quai consiste en une tête de quai de 60 sur 40 pieds avec des abords de 255 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur. Les travaux sont en chevalets, en pilotis et 40 pilotis en bois dur australien ont été placés parmi les pilotis de support.

L'ouvrage a été commencé le 28 septembre et complété le 22 octobre au coût de $3,048.36.

RIVIÈRE WOODEN.

La rivière Wooden, sur l'île Graham, des îles Queen-Charlotte, est la place de débarquement pour un grand nombre de colons dans l'intérieur de cette île, et afin de

pourvoir un endroit où les colons pourraient décharger leurs provisions des petits bateaux, un débarcadère flottant, de 30 par 40 pieds, a été construit sous contrat par M. W. G. Gillett, de Vancouver. Le coût a été estimé à $850 et les travaux ont été complétés pour cette somme.

WOODWARD'S-SLOUGH.

Un contrat a été adjugé à MM. Hodgson, King et Macphalen Bros., de Vancouver, au montant de $14,840.50, calculé d'après les prix d'unité des matériaux, pour la construction du barrage à aile n° 3, à Woodsward's-Slough.

Les travaux commencés le 13 février n'étaient pas complétés le 31 mars.

Le dit barrage suit la construction générale des barrages à aile érigés dans la rivière, et lorsqu'il sera complété, il comprendra deux rangs de pilotis placés à 117 pieds de distance et enfoncés à 6 pieds d'espace, d'axe en axe, longitudinalement. Une base en matelas de 2 pieds d'épaisseur est posée sur le fond, et les espaces entre les pilotis sont remplis avec des fascines chargées de pierres. Le barrage, à son achèvement, aura 682 pieds de longueur.

BAIE WYATT.

La baie Wyatt, dans le district de Comox-Atlin, est située sur la route des steamers faisant le service parmi les îles de l'extrémité supérieure des détroits de Georgia. Il n'y a pas d'établissement fixe sur la baie, mais l'approvisionnement des habitants des îles environnantes se fait de cet endroit.

On a autorisé la construction d'un quai à cette place. On décida que la construction de deux quais flottants sur la baie servirait mieux les intérêts des habitants et du commerce d'expédition, un devant être construit à la baie Observation et l'autre sur l'île Octopus.

On a fait l'ouvrage à la journée, du 15 octobre au 2 novembre.

Les deux quais flottants sont de la même construction et de la même grandeur: 34 pieds sur 60, avec les pièces d'ancrage nécessaires, les bâtisses et les liens d'estacade.

Opérations de dragage.

On trouvera la description détaillée de l'ouvrage fait par les différentes dragues, dans le rapport, sous le nom de l'endroit où ont été faits les travaux.

Le dragage est décrit et classifié A, B et C. Le roc solide et les cailloux de deux verges cubes et plus, chacun, sont compris dans la classe A, le roc mobile et les petits cailloux appartiennent à la classe B, et toutes les autres substances, telles que sable, glaise, etc., sont comprises dans la classe C.

Les tableaux suivants indiquent l'ouvrage fait par chaque drague:—

NOUVELLE-ECOSSE.

Drague du Ministère, N° 5, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	....	17,979	31,031	70,700	49.809	70,145	91.301	25,970	....	....	....	....	356,935
Espèce de déblais	....	Gravier et vase.	Gravier et pierres.	Gravier	Gravier	Gravier	Gravier	Gravier	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	160 00	369 00	458 00	380 00	360 00	453 00	180 00	....	....	....	....	2,360 00
Temps p. lequel on a d.	....	99 30	253 30	352 30	248 00	237 00	347 00	102 00	....	....	....	....	1,639 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heures	....	180·70	122·41	200·56	200·84	295·98	263·11	254·60	....	....	....	....	217·70

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	1,301 20	1,357 78	1,354 91	2,095 39	1,395 18	1,358 07	1,410 19	94 00	....	....	....	10,366 72
Approvisionnement	....	406 50	457 50	483 30	485 20	472 00	476 00	444 00	....	....	....	....	3,224 50
Charbon	....	656 13	1,682 46	1,111 63	1,089 40	1,203 95	1,242 98	625 26	....	....	....	....	7,611 81
Magasins et équipement	....	528 69	347 84	221 69	619 10	108 67	502 49	45 51	178 06	329 13	7 74	....	2,888 92
Dépenses éventuelles	....	44 30	....	56 70	19 69	18 70	25 48	10 07	13 26	5 54	34 49	41 73	269 96
Eau	....	238 40	168 00	207 20	201 60	168 00	168 00	140 00	....	....	....	....	1,291 20
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	210 00
Loyer de remorqueurs	....	65 00	25 00	....	....	....	25 00	55 00	37 50	....	....	....	207 50
Rép. (com. tous les item ch. aux rép. d. v. du m.)	6,951 04	5,261 14	1,644 15	....	50 63	884 21	662 98	232 00	1,382 63	1,312 39	1,764 92	1,655 38	21,801 47
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	6,951 04	8,501 36	5,682 73	3,435 43	4,561 01	4,250 71	4,461 00	2,962 03	1,915 45	1,647 06	1,807 15	1,697 11	47,872 08

DÉPENSES FAITES À

—	Trenton, N.-E.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaire—drague	10,366 72	....	....	....	....	....	....	10,366 72
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	3,224 50	....	....	....	....	....	....	3,224 50
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	7,611 81	....	....	....	....	....	....	7,611 81
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasin et équipement—drague	2,888 92	....	....	....	....	....	....	2,888 92
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	269 96	....	....	....	....	....	....	269 96
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—Drague	1,291 20	....	....	....	....	....	....	1,291 20
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague	210 00							210 00
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	21,801 47							21,801 47
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs	207 50							207 50
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	47,872 08							47,872 08
Verges cubes enlevées	356,935							356,935
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·1341							$0·1341
Coût par heure de dragage actuel	$29·199							$29·199
Espèce de déblais	Gravier, vase et pierre.							
Ouvrage commencé	10 mai.							
Ouvrage terminé	15 nov.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	·42							10 00	·42
" " " de réparations	492 30	20·87							492 30	20·87
" " " d'approvisionnement de charbon	7 00	·29							7 00	·29
" " " " d'eau										
" " " de marées et de courants										
" " " de nettoyage du matériel	19 00	·80							19 00	·80
" " " " des chaudières	18 00	·76							18 00	·76
" " " d'inspection des chaudières										
" " " de congés	30 00	1·26							30 00	1·26
" " " de retard des chalands et des remorqueurs	9 00	·38							9 00	·38
" " " de retard dans la réception des ordres	13 00	·55							13 00	·55
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	10 00	·42							10 00	·42
" " " de changement d'ouvrage	72 00	3·05							72 00	3·05
" " " de manque de charbon ou de fournitures										
" " " de brouillard	3 00	·12							3 00	·12
" " causes diverses	37 00	1·60							37 00	1·60
Total du temps perdu	720 30	30·52							720 30	30·52
" " pendant lequel on a dragué	1639 30	69·48							1639 30	69·48
" " " " aurait pu draguer	2360	100·00							2360 00	100·00

Noms des remorqueurs loués, endroits où ils furent employés, et dates de leur emploi.

Hiawatha, 15 avril, remorquage du quai du Marché à la jetée; 7 mai, de la jetée au quai du Marché ; 8 mai, de Pictou à Trenton ; 18 novembre, de Trenton à Pictou ; 21 novembre, de la jetée nº 3 au quai du Marché. *Arcadia*, 8 mai, de Pictou à Trenton. *Pekin*, 18 novembre, de Trenton à Pictou ; 2 décembre, remorquage au bassin de Pictou.

Date à laquelle la drague a commencé son travail : 9 mai.—Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pictou : 18 novembre 1913.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTERE N° 6, ET OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs cub.			4,750	5,860	16,310	13,605	10,430	7,670	275				58,900
Espèce de déblais			Vase et pierres.	Vase, pierres et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.				
Temps pendant lequel on aurait pu draguer			250 00	274 00	260 00	260 00	270 00	250 00	60 00				1,624 00
Temps pendant lequel on a dragué			65 05	42 40	97 15	107 10	84 20	74 30	6 30				477 30
Nombre de verges cubes draguées par heure			72·98	137·33	167·71	126·96	123·68	102·95	42·31				123·35

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		365 03	749 10	726 50	714 99	673 40	660 75	623 59	573 10				5,086 46
Approvisionnement			225 00	232 50	232 50	229 75	223 91	203 50	132 16				1,479 32
Charbon		64 75	68 25	101 00		198 75	55 50	256 25					744 50
Magasins et équipement		81 84	35 20	20 17		252 71	991 66			8 20	43 19		1,432 97
Dépenses éventuelles				16 68	15 88	21 72	25 41		8 22			9 30	97 21
Eau		7 00	23 25			20 00		52 75					103 00
Pilotage et remorquage													
Quaiage				20 00			5 00		120 00	2 25			147 25
Loyer des remorqueurs		40 00	2,280 00	1,175 00	1,240 00	875 00	945 00	1,615 00	36 00				8,206 00
Rép. (c. tous les items ch. aux rép. des vais. du m.	1,235 01	2,313 41	107 56	141 00	107 76	1,700 51		879 62	480 55	360 33	859 87	1,526 52	9,712 14
Réparations extraordin.													
Totaux	1,235 01	2,872 03	3,488 36	2,432 85	2,311 13	3,971 84	2,907 23	3,630 71	1,350 03	370 78	903 06	1,535 82	27,008 85

DÉPENSES FAITES À

—	Canso, N.-E.	Petit Bras d'Or.	North Sydney	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	692 98	3,041 59	1,351 89					5,086 46
" remorqueurs du ministère	638 30	2,802 40	1,246 82					4,687 52
Provisions—drague	201 45	884 82	393 05					1,479 32
" remorqueurs du ministère	199 70	876 38	387 48					1,463 56
Combustible—drague	101 40	445 30	197 80					744 50
" remorqueurs du ministère	173 43	748 01	331 25					1,249 69
Magasins et équipement—drague	195 65	856 56	380 76					1,432 97
" " remorqueurs du ministère	207 50	900 74	414 31					1,522 55
Dépenses éventuelles—drague	13 27	58 05	25 89					97 21
" " remorqueurs du ministère	78 26	176 67	30 87					285 80
Eau—drague	14 10	61 00	27 90					103 00
" remorqueurs du ministère	16 26	71 37	32 84					120 47
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère	5 00	25 13	15 00					45 13

Quaiage—drague	20 00	88 13	39 12					147 25
" remorqueurs du ministère		25 00	10 00					35 00
Réparations—drague	1,327 33	5,795 65	2,589 16					9,712 14
" remorqueurs du ministère	182 96	947 86	452 97					1,583 79
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs	1,114 86	4,917 20	2,173,94					27,008 85
Dépenses totales—drague	3,681 04	16,148 30	7,179 51					10,993 51
" " remorqueurs du ministère	1,498 41	6,573 56	2,921 54					
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	5,179 45	22,721 86	10,101 05					38,002 36
Verges cubes enlevées	4,750	42,350	11,800					58,900
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$1·090	$05·366	$0·8560					$0·6452
Coût par heure du dragage actuel	$79·586	$79·586	$79·586					$79·586
Espèce de déblais	Vase, pierres, gravier.	Vase, pierres, gravier.	Vase, gravier					
Ouvrage commencé	4 juin	1er juillet	20 octobre.					
Ouvrage terminé	30 juin	18 octobre.	1er décembre					

DISTRIBUTION DE TEMPS PAR HEURE.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	7 00	2·33	169 30	18·75	89 15	21·25					265 45	16.36
" " " de réparations	77 10	25·72	99 00	10·95	44 30	10·59					218 40	13·46
" " " d'approvisionnement de charbon	10 00	3·33	18 20	2 03	8 30	2 02					36 50	2·27
" " " d'approvisionnement d'eau	1 00	·34	1 45	·17							2 45	·17
" " " de marées et de courants	26 30	8·83	25 10	2 78	3 05	·70					54 45	3.37
" " " de nettoyage du matériel			1 00	·11							1 00	·08
" " " " des chaudières												
" " " d'inpection des chaudières												
" " " de congés	20 00	6 67	10 00	1·11							30 00	1·86
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			74 05	8·20	2 55	·68					77 00	4·74
" " " de retards dans la réception des ordres	15 00	5 00									15 00	·93
" " " de remorquage et de préparat. à l'ouvrage	32 15	10·75	77 55	8·62	28·45	6·92					139 55	8·61
" " " de changement d'ouvrage	10 00	3·34	5 05	·56	2 55	·68					18 00	1·11
" " " de manque de charbon ou de fourniture			21 00	2·33							21 00	1·31
" " " de brume			11 15	1·25							11 15	·70
" " " divers	36 00	12·00	104 25	11·56	113 10	26·94					253 35	15·63
Total du temps perdu	234 55	78·31	618 30	68·42	293 05	69·78					1146 30	70·60
" " pendant lequel on a dragué	65 05	21·69	285 30	31 58	126 55	30 22					477 30	29·40
" " " " aurait pu draguer	300 00	100·00	904 00	100·00	420 00	100·00					1624 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités : Remorqueurs *Sogenade* du 28 avril au 5 mai, Port Hawkesbury. Remorqueur *Lisgar*, du 13 juin au 20 décembre, à Port Hawkesbury, Petit-Bras-d'Or et Forth Sydney.

Noms des remorqueurs loués, dates de leur emploi et localités : Remorqueur *Bontoon*, 28 avril, remorquage d'un chaland à Port Hawkesbury. Remorqueur *Lille* 20 mai au 17 juin, Port Hawkesbury et Canso. Remorqueur *Merrimac*, avril à décembre, Canso, Port Hawkesbury et Petit-Bras-d'Or. Remorqueur *F. L. M. Paint*, 9 au 12 mai, remorquage de Hawkesbury à Mulgrave et retour. *Maggie M.*, 10 au 15 décembre, North Sydney et Hawkesbury. SS. *George L.*, remorquage de chalands, 17 et 25 décembre et 5 janvier à Port Hawkesbury.

Date à laqelle la drague a commencé son travail : 4 juin. *Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Port Tupper :* 1er décembre.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTERE N° 7, ET OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déb. enlevés, vgs. cub.	....	1,000	14,400	4,900	14,200	22,400	16,000	15,000	12,200	....	....	....	100,100
Espèce de déblais......	....	Sable.......	Sable.......	Vase.......	Sable.......	Vase et sable.	Vase.......	Vase.......	Vase.......	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	....	60 00	250 00	274 00	260 00	260 00	270 00	250 00	240 00	....	....	....	1,864 00
Temps pend. leq. on a d.	....	13 00	174 00	68 00	174 00	205 00	156 00	149 00	112 00	....	....	....	1,051 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	....	76·92	82·76	72·06	81·61	109·27	102·56	100·67	108·92	....	....	....	95·24

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaire..............	....	....	782 00	810 67	722 00	780 34	722 00	782 00	784 00	810 45	....	....	6,193 46
Approvisionnement	....	....	180 00	186 00	248 00	201 30	248 00	180 00	186 00	156 50	....	....	1,585 80
Charbon..............	....	419 00	407 00	429 00	437 50	429 00	434 50	445 50	429 00	148 38	....	....	3,578 88
Magasin et équipement.	....	252 40	15 54	2 79	76 10	134 29	109 23	177 12	....	521 89	....	....	1,289 36
Dépenses éventuelles...	....	14 27	17 15	14 50	8 40	6 90	29 52	18 75	9 10	10 63	....	....	129 22
Eau..............	....	7 50	8 75	7 50	22 50	31 35	35 15	17 40	22 50	11 10	....	....	163 75
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage..............	....	20 00	15 00	15 00	....	30 00	15 00	15 00	15 00	6 50	....	....	131 50
Loyer des remorqueurs.	....	....	1,095 00	2,992 50	1,206 00	1,174 50	1,197 00	1,147 50	1,170 00	720 00	13 00	....	10,715 50
Rép. (c. tous les items ch. aux rép. de v. du m.	3,940 09	11,314 54	3,671 81	....	....	1,829 99	548 08	....	377 52	199 65	495 75	516 75	22,894 18
Réparations extraord..	....	641 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	641 00
Totaux..........	3,940 09	12,668 71	6,192 25	4,457 96	2,720 50	4,617 67	3,338 48	2,783 27	2,993 12	2,585 10	508 75	516 75	47,322 65

DÉPENSES FAITES À

	Liverpool, N.-E.	Lockeport, N.-E.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague..............	1,367 58	4,825 88	....	....	....	....	....	6,193 46
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague..............	350 00	1,235 80	....	....	....	....	....	1,585 80
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague..........s..........	789 99	2,788 89	....	....	....	....	....	3,578 88
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasin et équipement—drague..........	284 66	1,004 70	....	....	....	....	....	1,289 36
" " remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague..........	28 50	100 72	....	....	....	....	....	129 22
" " remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague..............	36 99	126 76	....	....	....	....	....	163 75
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague..........	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....

ue	29 13	102 37						131 50
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	5,053 65	17,840 53						22,894 18
" remorqueurs du ministère								
Réparation extraordinaires—drague	141 50	499 50						641 00
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs	2,364 30	8,351 20						10,715 50
Dépenses totales—drague	10,446 30	36,876 35						47,322 65
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	10,446 30	36,876 35						47,322 65
Verges cubes enlevées	18,500	81,600						100,100
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·5647	$0·4517						$0·4727
Coût par heure du dragage actuel	$45·027	$45·026						$45·026
Espèce de déblais	Sable et vase	Sable et vase						
Ouvrage commencé	29 mai	28 juillet						
Ouvrage terminé	26 juillet.	27 déc.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	12 00	2·21	112 00	8·48						124 00	6·65
" " " de réparations	49 00	9·01	114 00	8·63						163 00	8·74
" " " d'approvisionnement de charbon	9 00	1·65	15 00	1·14						24 00	1·29
" " " " d'eau											
" " " de marés et de couransts	59 00	10·85	34 00	2·58						93 00	4·99
" " " de nettoyage du matériel			4 00	0·30						4 00	0·21
" " " " des chaudières											
" " " d'inspection des chaudières											
" " " de congés	30 00	5·51	30 00	2·27						60 00	3·22
" " " de retards des chalands et de remorq											
" " " de retards dans réception des ordres											
" " " de remorquage et de préparat. à l'ouv	53 00	9·74	141 00	10·68						194 00	10·41
" " " de changement d'ouvrage	32 00	5·88	28 00	2·12						60 00	3·22
" " " de manque de charbon ou de fourniture											
" " " de brouillard	3 00	0·55	2 00	0·15						5 00	0·27
" " " divers	65 00	11·95	21 00	1·60						86 00	4·62
Total du temps perdu	312 00	57·35	501 00	37·95						813 00	43 62
" " pendant lequel on a dragué	232 00	42 65	819 00	62 05						1051 00	56·38
" " " " aurait pu draguer	544 00	100·00	1320 00	100·00						1864 00	100·00

Noms des remorqueurs loués: dates de leur emploi et localités: remorqueur «*Delbert* D.», du 15 avril au 26 juillet à Liverpool; du 27 juillet au 6 janvier à Lockeport; du 7 au 20 janvier à Liverpool: du 10 au 23 févriei et le 5 mars, remorquage des chalands, à Liverpool, N.-E.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 29 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Liverpool, N.-E.: 7 janvier 1914.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Drague du ministere N° 8, et outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	380	3,800	4,500	6,250	4,850	12,740	3,415	....	....	....	....	....	35,935
Espèce de déblais......	Sable et pierre	Sable et pierre.	Sable et pierre.	Sable et pierre.	Sable et pierre.	Sable.....	Sable.....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	92 00	275 30	258 30	291 00	284 00	256 30	105 00	....	....	....	....	....	1,562 30
Temps pend. leq. on a d.	13 00	86 30	102 30	145 00	122 00	173 30	56 00	....	....	....	....	....	698 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	29·23	43·93	43·90	43·10	39·75	73·43	60·98	....	....	....	....	....	51·45

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		$ c.
Salaires............	....	565 00	565 00	556 02	870 59	2,194 56	643 37	869 53	....	....	12 50	....	6,276 57
Approvisionnement....	....	181 00	180 00	178 50	182 50	180 00	179 50	24 00	8 50	....	....	....	1,114 00
Charbon...........	....	131 25	35 00	95 38	34 83	121 65	....	....	....	....	....	....	418 11
Magasin et équipement.	....	6 00	89 10	12 80	26 33	24 56	3 00	....	....	....	....	....	161 79
Dépenses éventuelles...	....	9 80	....	....	10 60	18 29	34 19	25 79	....	....	....	....	98 67
Eau............	....	55 75	62 50	68 50	65 00	110 00	....	....	....	....	....	....	361 75
Pilotage et remorquage.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	25 00	....	595 00	....	2 00	....	....	....	....	....	622 00
Rép. (comp. t. les item) ch. aux rép. des v. du m.	1,341 18	277 54	....	....	....	219 92	....	....	183 28	....	....	....	2,021 92
Réparations extraord...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux...........	1,341 18	1,226 34	956 60	911 20	1,784 85	2,868 98	862 06	919 32	191 78	....	12 50	....	11,074 81

DÉPENSES FAITES À

	Lakevale, N.-E.							Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague..........	6,276 57	....	....	....	....	....	....	6,276 57
" remorqueurs du ministère....	2,599 27	....	....	....	....	....	....	2,599 27
Provisions—drague..........	1,114 00	....	....	....	....	....	....	1,114 00
" remorqueurs du ministère....	698 30	....	....	....	....	....	....	698 30
Combustible—drague..........	418 11	....	....	....	....	....	....	418 11
" remorqueurs du ministère....	1,200 59	....	....	....	....	....	....	1,200 59
Magasin et équipement—drague....	161 79	....	....	....	....	....	....	161 79
" " remorqueurs du ministère....	468 72	....	....	....	....	....	....	468 72
Dépenses éventuelles—drague....	98 67	....	....	....	....	....	....	98 67
" " remorqueurs du ministère....	63 27	....	....	....	....	....	....	63 27
Eau—drague..........	361 75	....	....	....	....	....	....	361 75
" remorqueurs du ministère....	12 52	....	....	....	....	....	....	12 52
Pilotage et remorquage—drague....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère....	1 50	....	....	....	....	....	....	1 50

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère	0 25							0 25
Réparations—drague	2,021 92							2,021 92
" remorqueurs du ministère	2,752 46							2,752 46
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	622 00							622 00
Dépenses totales—drague	11,074 81							11,074 81
" " remorqueurs du ministère	7,796 88							7,796 88
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	18,871 69							18,871 69
Verges cubes enlevées	35,935							35,935
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale	$0·5252							$0·5252
Coût par heure du dragage actuel	$27·017							$27·017
Espèce de déblais	Sable et pierre							
Ouvrage commencé	26 avril							
Ouvrage terminé	10 oct.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	375 00	24 00							375 00	24·00
" " " de réparations	111 00	7 10							111 00	7·10
" " " d'approvisionnement de charbon	21 00	1 34							21 00	1·34
" " " " d'eau										
" " " de marées et de courants	67 00	4 29							67 00	4·29
" " " de nettoyage du matériel	2 00	0 13							2 00	·13
" " " " des chaudières	8 00	0 52							8 00	·52
" " " d'inspection des chaudières										
" " " de congés	20 00	1 28							20 00	1·28
" " " de retards de chalands et de remorqueurs	54 30	3 49							54 30	3·49
" " " de retards dans la réception des ordres										
" " " de remorquage et de préparation à l'ouvr	117 00	7 49							117 00	7·49
" " " de changement d'ouvrage	18 30	1 18							18 30	1·18
" " " de manque de charbon ou de fournitures										
" " " de brouillard	10 00	0 64							10 00	0·64
" " " diverses	60 00	3 84							60 00	3·84
Total du temps perdu	864 00	55 30							864 00	55·30
" " pendant lequel on a dragué	698 30	44 70							698 30	44·70
" " " " aurait pu draguer	1562 30	100 00							1562 30	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Canso» du 19 avril au 10 mai. Remorqueur «Sogenada», du 6 mai au 25 octobre.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Hiawatha», pour remorquer les chalands le 25 juin; remorqueur «Boontoon», du 23 août au 4 septembre 1912, pour remorquer la drague de Hawkesbury à Sonora.

Date à laquelle la drague ajommencé son travail: 26 avri.l

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement: 29 novembre 1913.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Drague du ministère N° 9, avec matériel auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs cub	200	17,400	14,600	16,600	10,200	6,700	8,200	6,400	7,700	200	....	....	88,20
Espèce de déblais	Vase	Vase	Vase	Vase	Vase et glaise à briques.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable, glaise à br. et roc.	Sable, glaise à br. et roc.	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	30 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	270 00	30 00	....	....	2,160 00
Temps pend. leq. on a d.	5 00	216 00	172 30	195 15	111 30	70 30	79 00	68 00	104 00	4 00	....	....	1,025 45
Nombre de vgs cubes draguées par heures	40·00	80·56	84·63	85·02	91·48	95·03	103·80	94·12	74·04	50·00	....	....	85·98

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	570 00	639 00	543 55	535 96	715 00	600 75	566 00	561 00	445 56	166 00	....	5,342 82
Approvisionnements	....	186 00	180 50	186 00	182 00	180 00	186 00	187 25	186 00	135 00	....	....	1,608 75
Charbon	....	269 27	248 75	272 75	399 68	....	....	637 50	....	210 15	....	....	2,038 10
Magasins et équipement	....	181 15	280 59	34 40	154 44	34 55	362 66	180 78	121 24	86 65	....	....	1,436 46
Dépenses éventuelles	....	20 56	3 80	75	19 55	9 05	26 13	2 70	5 00	26 23	5 00	....	118 77
Eau	....	21 00	27 00	30 50	....	20 00	12 00	15 00	11 50	10 00	18	....	147 18
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	1,085 00	817 50	910 00	1,145 00	....	1,750 00	875 00	921 25	250 00	....	....	7,753 75
Rép. (c. t. les items) ch. aux rép. des vai. du m.	1,613 28	694 43	108 75	165 00	....	1,164 32	....	....	376 24	59 07	1,503 19	665 84	6,350 12
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,613 28	3,027 41	2,305 89	2,142 95	2,436 63	2,122 92	2,937 54	2,464 23	2,182 23	1,222 66	1,674 37	665 84	24,795 95

DÉPENSES FAITES À

—	Montague.	Pinette.	Charlottetown.	Cardigan.	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Salaires—drague	3,647 90	596 31	244 21	854 40	....	....	....	5,342 82
" remorqueurs du ministère	44 07	....	....	88 16	....	....	....	132 23
Provisions—drague	1,098 34	179 73	73 25	257 43	....	....	....	1,608 75
" remorqueurs du ministère	14 20	....	....	28 68	....	....	....	42 88
Combustible—drague	1,392 49	227 85	93 06	324 70	....	....	....	2,038 10
" remorqueurs du ministère	4 56	....	....	9 12	....	....	....	13 68
Magasins et équipement—drague	980 55	160 51	65 80	229 60	....	....	....	1,436 46
" " remorqueurs du ministère	10 30	....	....	22 64	....	....	....	32 94
Dépenses éventuelles—drague	81 42	13 28	5 45	18 62	....	....	....	118 77
" " remorqueurs du ministère	3 18	....	....	4 27	....	....	....	7 45
Eau—drague	100 63	16 37	6 73	23 45	....	....	....	147 18
" remorqueurs du ministère	2 80	....	....	5 35	....	....	....	8 15
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—Drague	4,335 74	708 75	290 53	1,015 10				6,350 12
" remorqueurs du ministère	56 29			112 59				168 8
Réparations extraordinaires—Drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	5,290 07	865 12	357 24	1,241 32				7,753 75
Dépenses totales—drague	16,927 14	2,767 92	1,136 27	3,964 62				24,795 95
" " remorqueurs du ministère	135 40			270 81				406 21
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	17,062 54	2,767 92	1,136 27	4,235 43				25,202 16
Verges cubes enlevées	59,000	11,300	4,600	13,300				88,200
Coût par vg. cube (calculé d'après les dépenses totales)	$0·2892	$0·2449	$0·2470	$0·3184				$0·2857
Coût par heure du dragage actuel	$24·366	$24·174	$24·13	$25·825				$24·570
Espèce de déblais	Vase et glaise	Sable et vase	Sable et vase	Sable, vase, et gl.				
Ouvrage commencé	28 avril	28 août	16 oct.	13 nov.				
Ouvrage terminé	27 août	15 oct.	12 nov.	3 janv.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et mauvais temps			132 30	27·60	23 00	9·59	77 00	18·33				232 30	10·76
" " de réparations	66 30	6·54			50 00	20·84	55 00	13·10				171 30	7·94
" " d'approvisionnement de charbon	40 00	3·92	8 00	1·67								48 00	·2·22
" " " d'eau	1 00	·10										1 00	·05
" " de marées et de courants	2 30	·24			49 00	20·42	7 00	1·67				58 30	2·70
" " de nettoyage du matériel	18 00	1·76										18 00	·83
" " " des chaudières			10 00	2·09								10 00	·46
" " d'inspection des chaudières			10 00	2·08								10 00	·46
" " de congés	30 00	2·94			10 00	4·17	10 00	2·38				50 00	2·30
" " de retards des chalands et des rem.	19 00	1·86	20 00	4·16	10 00	4·17						49 00	2·27
" " de retards d. la réception des ordres	46 45	4·58	17 00	3·55	13 00	5·41	8 00	1·90				103 45	4·80
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvr.	23 30	2·30	72 30	15·10	17 00	7·08	30 00	7·14				124 00	5·74
" " de changement d'ouvrage	4 00	·39										4 00	·20
" " de manque de charbon ou de fourn.													
" " de brouillard	5 00	·49			7 00	2·91						12 00	·57
" " diverses	63 30	6·23	95 30	19·90	14 00	5·83	69 00	16·43				242 00	11·21
Total du temps perdu	319 45	31·35	365 30	76·15	193 00	80·42	256 00	60·95				1134 15	52·51
Total du temps pendant lequel on a dragué	700 15	68·65	114 30	23·85	47 00	19·58	164 00	39·05				1025 45	47·49
" " aurait pu draguer	1020 00	100·00	480 00	100·00	240 00	100·00	420 00	100·00				2160 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Rona», pour remorquer les chalands, 30 avril au 7 mai, de Charlottetown à Georgetown, et la barge n° 108, de Georgetown à Pictou, du 11 au 13 décembre, avec la drague à Cardigan.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Wm. Aitken», du 28 avril au 6 janvier, à Montague, Pinette, Charlettetown et Cardigan. Remorqueur «Amherst» pour remorquer la drague, le 15 octobre, de Pinette à Charlottetown, le 11 et le 14 novembre, de Charlottetown à Cardigan.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 28 avril.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Georgetown, le 3 janvier 1914.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

Drague du ministère N° 10, avec matériel auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grand totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	....	....	6,800	12,950	8,575	7,350	7,100	6,000	3,600	....	....	....	52,375
Espèce de déblais	....	....	Vase	Vase	Sable et glaise.	Glaise à briques.	Glaise à briques et vase	Glaise et vase.	Glaise et vase.	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	190 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	120 00	....	....	....	1,620 00
T. pend. leq. on a drag.	....	....	104 15	179 00	159 00	138 15	140 30	151 00	95 00	....	....	....	967 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	....	65·22	72·35	53·93	53·15	50·53	39·73	37·89	....	....	....	54·16

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grand totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	509 66	588 39	510 64	667 22	614 07	530 30	449 97	104 00	....	....	3,974 25
Approvisionnement	....	....	167 50	172 00	173 00	178 00	185 00	180 18	147 00	....	....	....	1,202 68
Charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	583 46	....	....	583 46
Magasins et équipement	....	44 18	95 55	27 11	2 23	1 13	539 02	8 66	132 58	104 69	....	....	955 15
Dépenses éventuelles	....	8 09	....	9 88	4 75	....	12 59	....	2 49	14 42	....	....	52 22
Eau	....	....	....	2 50	....	....	....	63 95	....	15 00	1 08	....	82 53
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	425 00	650 00	650 00	625 00	650 00	625 00	855 00	....	....	....	4,480 00
Rép. (com. t. les it.) ch. aux. rép. d. vais. d. min	698 72	1,836 65	213 83	....	23 88	1,786 87	....	38 83	355 07	529 89	576 70	519 33	6,579 77
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	698 72	1,888 92	1,411 54	1,449 88	1,364 50	3,258 22	2,000 68	1,446 92	1,942 11	1,351 46	577 78	519 33	17,910 06

DÉPENSES FAITES À

—	Charlottetown.	Mt. Stewart.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—Drague	3,501 72	472 53	....	....	....	....	....	3,974 25
" remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—Drague	1,059 62	143 06	....	....	....	....	....	1,202 68
" Remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—Drague	513 75	69 71	....	....	....	....	....	583 46
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasin et équipement—Drague	840 92	114 23	....	....	....	....	....	955 15
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	46 00	6 22	....	....	....	....	....	52 22
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague	72 83	9 70	....	....	....	....	....	82 53
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—Drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparation—drague	5,797 31	782 46						6,579 77
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	3,947 87	532 13						4,480 00
Dépenses totales,—dragues	15,780 02	2,130 04						17,910 06
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	15,780 02	2,130 04						17,910 06
Verges cubes enlevées	48,375	4,000						52,375
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·3262	$0·5325						$0·3420
Coût par heure du dragage actuel	$18·521	$18·521						$18·521
Espèce de déblais	vase,sable glaise	Vase et glaise						
Ouvrage commencé	12 juin et 1er déc.	11 nov.						
Ouvrage terminé	10 déc. et 13 déc.	29 nov.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	39 00	2·71								39 00	2·41
" " de réparations	157 30	10·93	8 00	4·44						165 30	10·20
" " d'approvisionnement de charbon	46 30	3·23	4 00	2·23						50 30	3·12
" " " d'eau											
" " de marée et de courants	107 00	7·43	6 00	3·33						113 00	7·00
" " de nettoyage du matériel	16 30	1·14								16 30	1·02
" " " des chaudières	10 00	·70								10 00	·62
" " d'inspection des chaudières	10 00	·70								10 00	·62
" " de congés	30 00	2·08								30 00	1·87
" " de retards des chalands et des remorq	3 00	·21	18 00	10·00						21 00	1·30
" " de retards dans la réception des ordres											
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	41 00	2·84	27 00	15·00						68 00	4·20
" " de changement d'ouvrage	35 15	2·45								35 15	2·12
" " de manque de charbon et de fournitures											
" " diverses	92 15	6·41	2 00	1·11						94 15	5·83
Total du temps perdu	588 00	40·83	65 00	36·11						653 00	40·31
Total du temps pendant lequel on a dragué	852 00	59·17	115 00	63 89						967 00	59·69
" " " aurait pu draguer	1440 00	100·00	180 00	100·00						1620 00	100·00

Noms des remorqueurs loués; dates de leurs emploi et localités: Remorqueur «F. M. Batt», du 29 juin au 10 nov., à Charlottetown, et du 30 novembre, à Mount Stewart; du 1er au 13 décembre à Charlottetown. Remorqueur «Islander», du 11 au 28 juin à Charlottetown et du 11 au 29 novembre à Mount Stewart.

Dates à laquelle la drague a commencé son travail: le 12 juin.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Charlottetown, I.-P.-E.: le 13 déce. 1913.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 11, AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	1,100	4,950	5,500	5,200	3,050	2,800	4,750	1,800	....	....	....	....	29,150
Espèce de déblais......	Vase et sable.	Vase et glaise.	Vare et sable.	Vase et sable.	Glaise......	Glaise et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	90 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	190 00	....	....	....	....	1,860 00
Temps pen. leq. on a dr.	35 00	151 00	158 30	160 00	134 30	97 30	155 00	65 00	....	....	....	....	956 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	31 43	32 78	34 70	32 49	22 69	28 71	30 65	27 70	....	....	....	....	30 48

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..............	....	430 00	435 00	430 00	430 00	430 00	453 50	430 00	108 00	....	....	....	3,146 50
Approvisionnement....	....	....	274 50	139 50	139 50	135 00	139 50	135 00	6 57	....	....	....	969 57
Charbon..............	....	213 97	....	521 11	....	....	....	....	....	....	....	....	735 08
Magasins et équipement	....	37 07	261 59	37 11	63 47	....	132 43	43 83	86 44	14 08	....	....	676 02
Dépenses éventuelles...	....	6 56	4 40	8 30	4 35	33 70	....	43 53	17 25	0 30	5 00	....	123 39
Eau..................	....	21 50	9 50	17 00	12 00	20 00	....	4 00	....	....	....	....	84 00
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	32 00	....	....	....	....	....	32 00
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	560 00	360 00	405 00	390 00	390 00	790 00	550 00	....	675 00	292 50	....	4,412 50
Rép. (comp. to. les items ch. aux rép. d. vai. du m.)	983 06	223 11	27 00	....	....	340 15	....	47 50	1,064 58	343 00	522 08	1,555 48	5,105 96
Réparations extraor....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux..........	983 06	1,492 21	1,371 99	1,558 02	1,039 32	1,348 85	1,547 43	1,253 86	1,282 84	1,032 38	819 58	1,555 48	15,285 02

DÉPENSES FAITES À:

	Tignish.	Grand River.	Malpeque					Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.					$ cts.
Salaires—dragues........	2,423 08	569 17	154 25	....	....	....	....	3,146 50
" remorqueurs du ministère..........	191 49	44 98	12 62	....	....	....	....	249 09
Provisions—drague......	746 67	175 25	47 65	....	....	....	....	969 57
" remorqueurs du ministère..........	53 86	12 64	3 69	....	....	....	....	70 19
Combustible—drague........	566 00	133 01	36 07	....	....	....	....	735 08
" remorqueurs du ministère..........	9 55	2 24	0 60	....	....	....	....	12 39
Magasins et équipement—drague......	520 40	122 30	33 32	....	....	....	....	676 02
" " remorqueurs du ministère,..........	41 80	9 60	2 60	....	....	....	....	54 00
Dépenses éventuelles—drague..........	95 00	22 31	6 08	....	....	....	....	123 39
" „ drague..........	7 70	4 36	1 41	....	....	....	....	13 47
Eau—drague..........	64 80	15 20	4 00	....	....	....	....	84 00
" remorqueurs du ministère,..........	10 30	2 40	0 65	....	....	....	....	13 25
Pilotage et remorquage—drague..........	....	5 00	27 00	....	....	....	....	32 00
" " remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	3,922 26	933 42	250 28					5,105 96
" remorqueurs du ministère	227 30	52 20	13 21					292 71
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueur	3,432 19	787 66	192 65					4,412 50
Dépenses totales, drague	11,770 40	2,763 32	751 30					15,285 02
" " remorqueurs du ministère	542 00	128 42	34 78					705 20
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	12,312 40	2,891 74	786 08					15,990 22
Verges cubes enlevées	22,650	5,250	1,250					29,150
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·5436	$0·5508	$0·6288					$0·548
Coût par heure du dragage actuel	$16·717	$16·715	$16·723					$16·71
Espèce de déblais	Vase, sable et glaise.	Vase et sable	Vase et sable					
Ouvrage commencé	21 avril.	1er oct.	5 nov.					
Ouvrage terminé	30 sept.	4 nov.	22 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.					H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	317 30	22 05	60 00	20 00	60 00	50 00					437 30	23 52
" " de réparations			10 00	3 33	1 00	0 84					11 00	0 60
" " approvisionnement de charbon	46 00	3 20	5 00	1 67							51 00	2 74
" " " d'eau	6 00	0 41									6 00	0 32
" " de marées et de courants	220 00	15 28									220 00	11 83
" " de nettoyage du matériel	10 00	0 69									10 00	0 53
" " " des chaudières												
" " d'inspection des chaudières												
" " de congé	30 00	2 08	10 00	3 33							40 00	2 12
" " de retards des chalands et des remorq.	22 00	1 53									22 00	1 19
" " de retards dans la réception des ordres	11 00	0 76									11 00	0 60
" " de remorq. et de préparation de l'ouv.	20 00	1 39	42 00	14 00	10 00	8 33					72 00	3 88
" " de changement d'ouvrage					2 00	1 67					2 00	0 11
" " de manque de charbon et de fournitur.												
" " diverses	21 00	1 46									21 00	1 14
Total du temps perdu	703 30	48 85	127 00	42 33	73 00	60 84					903 30	48 58
Total du temps pendant lequel on a dragué	736 30	51 15	173 00	57 67	47 00	39 16					956 30	51 42
" " " " aurait pu draguer	1440 00	100 00	300 00	100 00	120 00	100 00					1860 00	100 00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Rona», du 24 nov. au 10 déc., pour aider au remorquage de Malpèque à Charlottetown; remorquage des chalands à Charlottetown du 17 au 20 décembre.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Victor», du 23 avril au 29 sept., à Tignish; 30 sept. au 18 oct., à Grand River; du 19 oct. au 4 nov. et du 30 nov. au 4 déc., à Charlottetown; du 5 au 29 novembre, à Malpèque. Remorqueur «Pékin», du 29 septembre au 9 oct., pour remorquer la drague Tignish à Grand River. Remorqueur «Amherst», du 21 au 29 nov. pour remorquer la drague «Malpèque» à Charlottetown.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 21 avril.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Charlottetown, I. P.-E.—29 nov. 1913.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Drague du ministère, N° 12, avec outillage auxiliaire.

——	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	....	....	....	....	....	....	27,688 19	5,131 12	....	....	....	....	32,820 04
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	....	Sable	Sable	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	....	....	....	....	270 00	70 00	....	....	....	....	340 00
Temps pen. leq. on a dr.	....	....	....	....	....	....	191 00	34 00	....	....	....	....	225 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	....	....	....	....	....	144 96	150 91	....	....	....	....	145 87

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	35 68	170 17	419 89	604 31	578 75	21 80	....	....	....	1,830 60
Approvisionnement	....	....	....	16 50	41 25	131 65	196 73	166 90	....	19 09	....	....	572 12
Charbon	....	....	....	....	....	273 93	664 60	205 87	3 20	....	....	....	1,147 60
Magasin et équipement	....	....	....	....	....	568 86	160 03	215 43	1 00	4 00	18 25	74 25	1,041 82
Dépenses éventuelles	....	....	....	6 75	5 00	....	105 00	16 55	12 00	....	12 03	....	157 33
Eau	....	....	....	....	....	....	....	39 00	....	....	....	....	39 00
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	4 50	....	1 00	....	5 50
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	1,400 00	810 00	1,307 60	272 00	....	....	....	3,789 60
Rép. (comp. tous les items) ch. aux rép. des v. du m.	....	....	....	96 43	....	6 00	....	....	471 35	525 74	813 64	517 78	2,430 94
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	....	....	....	155 36	216 42	2,800 33	2,540 67	2,530 10	785 85	548 83	844 92	592 03	11,014 51

DÉPENSES FAITES À

——	Oromocto, N.-B.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	1,830 60	....	....	....	....	....	....	1,830 60
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	572 12	....	....	....	....	....	....	572 12
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	1,147 60	....	....	....	....	....	....	1,147 60
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasin et équipement—drague	1,041 82	....	....	....	....	....	....	1,041 82
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	157 33	....	....	....	....	....	....	157 33
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague	39 00	....	....	....	....	....	....	39 00
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague	5 50							5 50
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	2,430 94							2,430 94
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	3,789 60							3,789 60
Dépenses totales, drague	11,014 51							11,014 51
" remorqueurs du ministère								
" " loués								
Dépenses totales	11,014 51							11,014 51
Verges cubes enlevées	32,820·04							32,820·04
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·3356							$0·3356
Coût par heure du dragage actuel	$48·953							$48·953
Espèce de déblais	Sable							
Ouvrage commencé	1er oct.							
Ouvrage terminé	8 nov.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps										
" " de réparations	55 00	16·19							55 00	16·19
" " d'approvisionnement de charbon										
" " " d'eau										
" " marée et de courant										
" " de nettoyage du matériel	8 00	2·36							8 00	2·36
" " " des chaudières										
" " d'inspection des chaudières										
" " des congés	10 00	2·95							10 00	2·95
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " de retards dans la réception des ordres	1 00	·30							1 00	·30
" " de remorq. et de préparation de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage	13 00	3·84							13 00	3·84
" " de manque de charbon et de fournitures	8 30	2·50							8 30	2·50
" " diverses	19 30	5·68							19 30	5·68
Total du temps perdu	115 00	33·82							115 00	33·82
Total du temps pendant lequel on a dragué	225 00	66·18							225 00	66·18
" " aurait pu draguer	340 00	100·00							340 00	100·00

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Winnie», du 10 au 30 septembre, à Oromocto. Remorqueur «Naomi», du 8 sept. au 13 nov. Remorqueur «Smith Bros.», du 8 octobre au 15 novembre, à Oromocto. Remorqueur «Nereid», du 16 au 17 sept., pour remorquage à St-Jean; du 14 au 15 novembre, pour remorquage d'Oromocto à St. Jean; le 23 novembre, pour remorquer les poutons à Swan Creek. Remorqueur «Eva Johnson», du 1er au 4 novembre, pour remorquer les pontons de St-Jean à Oromocto.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er octobre.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Indiantown, N.-B.—15 novembre

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 1, AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	....	....	37,086	45,781	39,674	34,227	36,217	16,094	8,200	14,200	9,100	....	240,579
Espèce de déblais	....	....	Vase	Vase	Vase	Vase	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	....	....
Total pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	230 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	270 00	270 00	180 00	....	2,260 00
T. pend. leq. on a drag.	....	....	60 11	73 36	62 25	64 05	82 35	37 25	18 30	24 30	14 15	....	437 32
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	....	616·24	622·03	635·60	534·13	438·57	430·09	443·24	579·64	638·60	....	549·86

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	571 45	1,479 42	1,500 87	1,581 99	1,759 00	1,731 66	1,500 81	1,419 88	1,280 00	1,290 00	262 00	14,377 08
Approvisionnement	....	173 55	393 20	418 85	425 15	412 45	417 10	394 00	356 80	354 50	320 00	....	3,665 60
Charbon	....	240 01	514 06	341 19	677 76	295 48	381 94	660 89	552 07	673 55	638 64	....	4,975 59
Magasins et équipement	....	274 83	334 25	494 26	359 25	93 26	524 74	684 86	139 65	32 92	140 83	33 10	3,111 95
Dépenses éventuelles	....	10 00	3 33	9 20	....	27 29	....	11 29	6 73	7 92	2 01	....	77 77
Eau	....	4 00	46 38	....	....	82 38	....	....	....	103 63	....	....	236 39
Pilotage et remorquage	....	40 00	125 00	135 00	130 00	130 00	135 00	125 00	135 00	135 00	120 00	....	1,210 00
Quaiage	....	400 50	366 00	366 00	366 00	366 00	366 00	366 00	366 00	166 50	57 00	....	3,186 00
Loyer des remorqueurs	....	....	1,282 00	1,060 00	2,093 00	1,280 00	1,050 00	1,000 00	440 00	73 50	....	....	8,278 50
Rép. (com. to.les item) ch.aux rép. des v. du m.	2,381 68	4,999 11	4,445 71	....	1,102 02	1,175 22	928 63	775 66	664 81	48 04	525 28	1,721 56	18,767 72
Réparations extraord	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	2,381 68	6,713 45	8,989 35	4,325 37	6,735 17	5,621 08	5,535 07	5,518 51	4,080 94	2,875 56	3,093 76	2,016 66	57,886 60

DÉPENSES FAITES À

—	Cher. de St-Jean	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	14,377 08							14,377 08
" remorqueurs du ministère	5,246 43							5,246 43
Provisions—drague	3,665 60							3,665 60
" remorqueurs du ministère	1,518 70							1,518 70
Combustible—drague	4,975 59							4,975 59
" remorqueurs du ministère	2,703 95							2,703 95
Magasins et équipement—drague	3,111 95							3,111 95
" " remorqueurs du ministère	1,563 38							1,563 38
Dépenses éventuelles—drague	77 77							77 77
" " remorqueurs du ministère	5 54							5 54
Eau—drague	236 39							236 39
" remorqueurs du ministère	....							....
Pilotage et remorquage—drague	1,210 00							1,210 00
" " remorqueurs du ministère	20 00							20 00

Quaiage—drague	3,186 00							3,186 00
" remorqueurs du ministère	5 60							5 60
Réparations—drague	18,767 72							18,767 72
" remorqueurs du ministère	5,691 26							5,691 26
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère	797 00							797 00
Loyer des remorqueurs	8,278 50							8,278 50
Dépenses totales—drague	57,886 60							57,886 60
" " remorqueurs du ministère	17,551 86							17,551 86
" " " loués								
Dépenses totales	75,438 46							75,438 46
Verges cubes enlevées	240,579							240,579
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·3135							$0·3135
Coût par heure de dragage actuel	$172·36							$172·36
Espèce de déblais	Vase et sable							
Ouvrage commencé	4 juin							
Ouvrage terminé	21 février.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	368 58	16·32							368 58	16·32
" " " de réparations	245 50	10·87							245 50	10·87
" " " d'approvisionnement de charbon	11 12	·50							11 12	·50
" " " " d'eau										
" " " de marées et de courants	677 19	29·97							677 19	29·97
" " " de nettoyage de matériel										
" " " " des chaudières	70 00	3·10							70 00	3·10
" " " d'inspection des chaudières										
" " " de congés	40 00	1·77							40 00	1·77
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	105 29	4·67							105 29	4·67
" " " de retards dans les réception des ordres										
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	28 40	1·27							28 40	1·27
" " " de changement d'ouvrage	61 20	2·71							61 20	2·71
" " " de manque de charbon ou de fournitures										
" " " de brouillard	97 35	4·32							97 35	4·32
" " " diverse	116 05	5·14							116 05	5·14
Total du temps perdu	1822 28	80·64							1822 28	80·64
" " pendant lequel on a dragué	437 32	19·36							437 32	19·36
" " " " aurait pu draguer	2260 00	100·00							2260 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Helena», du 1er avril 1913 au 31 mars 1914, à St-Jean, N.-B.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Remorqueur «Nereid», pour remorquer la drague de McAvity à Lower Cove; du 8 au 16 mai pour remorquer la drague de Lower Cove à McAvity et pour changer les chalands; du 2 juin au 16 janv., avec la drague dans le chenal de St-Jean. Remorqueur «Winnie», du 1er août au 7 septembre, avec la drague dans le chenal de St-Jean. Remorqueur «Mildred», du 14 au 15 novembre, dans le chenal de St-Jean.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 4 juin.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à St-Jean, N.-B.: 26 février.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Drague du ministère, N° 2, avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	1,925	22,916	21,200	13,200	11,300	6,000	....	....	....	....	76,541
Espèce de déblais	....	....	Sable et gravier.	Vase, glaise et gravier.	Roc, sable et gravier.	Pierres et tuf.	Pierr., sable et gravier.	Vase et gravier.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	70 00	304 00	313 45	305 00	284 00	130 00	....	....	....	....	1,406 45
Temps p. lequel on a d.	....	....	17 55	151 48	109 25	81 10	89 00	33 00	....	....	....	....	482 18
Nombre de vgs cubes draguées par heure	....	....	107·42	150·96	193·74	162·62	126·96	181·81	....	....	....	....	158·70

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	232 64	676 04	974 30	898 93	991 93	959 55	735 72	....	13 80	....	....	5,482 91
Approvisionnement	....	72 90	207 50	299 20	483 00	315 00	308 50	219 00	2 50	....	....	....	1,907 60
Charbon	....	476 64	....	611 49	276 00	996 00	....	760 63	....	....	....	....	3,120 76
Magasins et équipement	....	554 29	98 23	129 41	531 57	142 14	33 42	342 80	55 95	19 60	181 50	171 60	2,260 51
Dépenses éventuelles	....	....	11 94	13 00	9 25	....	2 50	62 76	25 59	....	....	....	125 04
Eau	....	....	....	....	....	....	....	4 40	....	....	....	....	4 40
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	18 40	55 98	....	....	....	....	74 38
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	658 75	....	1,305 52	2,000 00	626 00	....	....	....	....	....	4,590 27
Rép. (c. t. les items) ch. aux rép. des vai. du m.	1,893 69	10,085 07	3,479 91	264 53	35 29	88 42	....	159 16	1,821 14	366 17	768 88	725 97	19,688 23
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,893 69	11,421 54	5,132 37	2,291 93	3,539 56	4,533 49	1,948 37	2,340 45	1,905 18	399 57	950 38	897 57	37,254 10

DÉPENSES FAITES À

—	Campbellton.	Bathurst.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague	1,088 24	4,394 67	....	....	....	....	....	5,482 91
" remorqueurs du ministère	658 24	2,617 35	....	....	....	....	....	3,275 59
Provisions—drague	377 06	1,530 54	....	....	....	....	....	1,907 60
" remorqueurs du ministère	181 39	763 71	....	....	....	....	....	945 10
Combustible—drague	558 57	2,562 19	....	....	....	....	....	3,120 76
" remorqueurs du ministère	200 47	817 00	....	....	....	....	....	1,017 47
Magasin et équipement—drague	448 66	1,811 85	....	....	....	....	....	2,260 51
" " remorqueurs du ministère	152 75	593 17	....	....	....	....	....	745 92
Dépenses éventuelles—drague	25 77	99 27	....	....	....	....	....	125 04
" " remorqueurs du ministère	18 89	96 60	....	....	....	....	....	115 49
Eau—drague	0 95	3 45	....	....	....	....	....	4 40
" remorqueurs du ministère	7 63	28 67	....	....	....	....	....	36 30
Pilotage et remorquage—drague	15 27	59 11	....	....	....	....	....	74 38
" " remorqueurs du ministère	0 80	2 95	....	....	....	....	....	3 75

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère		0 62						0 62
Réparations—Drague	3,904 31	15,783 92						19,688 23
" remorqueurs du ministère	343 69	1,416 28						1,759 97
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	955 45	3,634 82						4,590 27
Dépenses totales—drague	7,374 28	29,879 82						37,254 10
" " remorqueurs du ministère	1,563 86	6,336 35						7,900 21
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	8,938 14	36,216 17						45,154 31
Verges cubes enlevées	13·441	63·100						76,541
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·665	$0·574						$0·589
Coût par heure du dragage actuel	$93·622	$93·623						$93·623
Espèce de déblais	Sable, gravier, glaise et vase.	Roc, sable, gravier, pierre et tuf.						
Ouvrage commencé	26 juin et 1er nov	14 juillet						
Ouvrage terminé	12 juil. au au 14no	31 octobre						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	3·33	172 50	15·62						182 50	12·99
" " de réparations	19 10	6·39	196 30	17·75						215 40	15·33
" " d'approvisionnement de charbon	29 00	9·67	62 00	5·62						91 00	6·47
" " " d'eau	1 00	·33								1 00	·08
" " de marées et de courants	22 00	7·33	102 05	9·22						124 05	8·82
" " de nettoyage du matériel			2 00	·18						2 00	·14
" " " des chaudières											
" " d'inspection des chaudières											
" " de congés	10 00	3·33	20 00	1·80						30 00	2·13
" " de retards des chalands et des remorq	65 52	21·96	5 40	·51						71 32	5·08
" " de retards dans la réception des ordres											
" " de remorq. et de préparation de l'ouvr			37 15	3·37						37 15	2·65
" " de changement d'ouvrage	16 30	5·50	50 15	4·54						66 45	4·75
" " de manque de charbon ou de fournitures,	5 00	1·66	11 45	1·06						16 45	1·20
" " de brouillard			9 00	·81						9 00	·63
" " divers	26 00	8·67	50 35	4·57						76 35	5·45
Total de temps perdu	204 32	68·17	719 55	65·05						924 27	65·72
Total du temps pendant lequel on a dragué	95 28	31·83	386 50	34·95						482 18	34·28
" " " aurait pu draguer	300 00	100·00	1106 45	100·00						1406 45	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Canso», du 4 juin au 15 janvier et du 8 au 15 novembre à Campbellton. Remorqueur «Fredéricton», du 14 juillet au 7 novembre, à Bathurst, N.-B.—Remorqueur «Sagenada», du 13 au 11 novembre, à Campbellton, et remorquage de la drague à Dalhousie, pour la mise en hivernement.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lillie», du 17 juin au 24 août, à Campbellton et Bathurst, N.-B.—Remorqueur «Hiawatha», pour remorquer les chalands du quai du marché au bassin de Pictou, N.-E., les 29 avril, 5 et 8 et 12 mai.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 24 juin. *Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Dalhousie, N.-B.*—Le 14 nov. 1913.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Drague du ministère, N° 3, avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs. cubes	....	14,495	15,833	26,510	34,190	23,789	17,099	12,183	....	....	....	....	144,099
Espèce de déblais	Sable et glaise.	Sable, grav. et glaise.	Sable, grav. et glaise.	Sable, grav. et glaise.	Sable et bâtons.	Sable et bâtons.	Sable et bâtons.						
Temps pendant lequel on aurait pu draguer,	....	240 00	324 30	339 00	317 30	316 00	291 00	255 00	....	....	....	....	2,083 00
Temps pen. leq. on a dr.	....	82 35	78 30	91 00	80 00	149 00	123 30	51 30	....	....	....	....	656 05
Mombre de vgs. cubes draguées par heure	....	175·52	201·69	291·32	427·37	159·66	138·45	236·56	....	....	....	....	219·63

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	698 54	939 60	897 20	910 55	896 89	821 16	988 01	260 00	....	....	....	6,411 95
Approvisionnement	....	230 00	260 96	231 00	268 40	259 81	254 08	235 50	112 52	....	....	....	1,852 27
Combustible	....	....	1,068 22	138 52	809 58	391 62	573 15	310 43	17 84	....	....	....	3,309 36
Magasin et équipement	....	340 47	85 89	547 00	70 57	191 19	323 49	75 19	....	5 30	11 05	....	1,650 15
Dépenses éventuelles	....	102 42	7 67	....	....	....	3 50	4 50	14 94	6 85	....	19 34	159 22
Eau	....	....	50 00	7 20	16 10	....	181 00	33 40	....	....	....	....	287 70
Quaiage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	394 00	....	....	1,668 00	....	974 00	....	....	....	....	3,036 50
Rép. (comp. t. les items ch. aux r. des v. du m.)	1,264 94	2,175 32	766 65	121 70	181 15	20 44	....	....	18 40	466 06	1,265 25	544 08	6,823 99
Réparations extraordin.	....	1,325 00	....	364 38	....	....	....	....	....	....	....	....	1,689 38
Totaux	1,264 94	4,871 75	3,572 99	2,307 00	2,256 35	3,427 95	2,156 38	2,621 53	423 70	478 21	1,276 30	563 42	25,220 52

DÉPENSES FAITES A :

—	Bathurst.	Chatham.	Campbellton.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ cts.
Gages—drague	2,640 05	1,077 30	2,694 60	....	....	....	....	6,411 95
" remorqueurs du ministère	1,799 02	745 37	1,838 42	....	....	....	....	4,372 81
Provisions—drague	754 82	310 80	786 65	....	....	....	....	1,852 27
" remorqueurs du ministère	405 37	166 52	414 45	....	....	....	....	986 34
Combustible—drague	1,357 16	565 00	1,387 20	....	....	....	....	3,309 36
" remorqueurs du ministère	710 90	288 02	716 30	....	....	....	....	1,715 22
Magasins et équipement—drague	683 85	277 55	688 75	....	....	....	....	1,650 15
" " remorqueurs du ministère	188 20	77 30	191 37	....	....	....	....	456 87
Dépenses éventuelles—drague	65 66	27 44	66 12	....	....	....	....	159 22
" " remorqueurs du ministère	48 90	20 10	49 04	....	....	....	....	118 04
Eau—drague	118 30	48 20	121 20	....	....	....	....	287 70
" remorqueurs du ministère	37 74	14 73	38 97	....	....	....	....	91 44
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	5 93	2 43	6 39	....	....	....	....	14 75
Quaiage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	63	....	1 00	....	....	....	....	1 63

Réparation—drague	2,825 40	1,116 22	2,882 37					6,823 99
"	835 25	346 59	867 67					2,059 51
Réparations extraordinaires—drague	693 22	287 25	708 91					1,689 38
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	1,224 17	557 69	1,254 64					3,036 50
Dépenses totales—drague	10,362 63	4,267 45	10,590 44					25,220 52
" " remorqueurs du ministère	4,031 94	1,661 06	4,123 61					9,816 61
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	14,394 57	5,928 51	14,714 05					35,037 13
Verges cubes enlevées	54,390	47,842	41,867					144,099
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·2646	$0·1239	$0·3514					$0·2431
Coût par heure du dragage actuel	$53·40	$53·41	$53·41					$53·40
Espèce de déblais	Sable, glaise, gravier	Sable, glaise, gravier	Sable, gravier, bâtons					
Ouvrage commencé	5 mai au 2 nov.	21 juillet	38 août					
Ouvrage terminé	19 juillet a 9 nov.	27 août	1er nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	160 30	15·68	54 30	12·03							215 00	10·32
" " de réparations	77 20	7·55	81 30	18·01	63 00	10·40					221 50	10·65
" " d'approvisionnement de charbon	30 30	2·98	9 00	1·99	29 00	4·78					68 30	3·29
" " " d'eau	19 30	1 95	1 00	·23	2 30	·41					23 00	1·10
" " marées et de courants	38 00	3·70			11 30	1·89					49 30	2·38
" " de nettoyage du matériel	3 30	·34	1 00	·23	2 30	·41					7 00	·34
" " " des chaudières					5 00	·82					5 00	·24
" " d'inspection des chaudières												
" " de congés	30 00	2·93			20 00	3·29					50 00	2·40
" " de retards des chalands et des remorq.	130 15	12·72			86 00	14·17					216 15	10·38
" " de retards dans la réception des ordres	30 00	2·93									30 00	1·45
" " de remorquage et de préparat. de l'ouv.	4 30	·43	27 30	6·08	24 00	3·95					56 00	2·65
" " de changement d'ouvrage	51 10	5·00	43 00	9·51	23 00	3·78					117 10	5·64
" " de manque de charbon ou de fourniture			10 00	2·20							10 00	·48
" " de brouillard	5 00	·49			6 30	1·07					11 30	·56
" " divers	173 40	16·96	114 00	25·19	58 30	9·64					346 10	16·62
Total du temps perdu	753 55	73·66	341 30	75·47	331 30	54·61					1426 55	68·50
Total du temps pendant lequel on a dragué	269 35	26·34	111 00	24·53	275 30	45·39					656 05	31·50
" " " " aurait pu draguer	1023 30	100·00	452 30	100·00	607 00	100·00					2083 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localité: Remorqueur «Canso», du 11 mai au 3 juin, à Bathurst, du 16 juillet au 7 novembre à Campbellton. Remorqueur «Fredericton», du 9 juin au 13 juillet, et du 7 au 29 nov., à Bathurst. Remorqueur «Lisgar», du 19 mai au 12 juin à Bathurst, Remorqueur «Sogenada», du 27 octobre au 12 novembre, à Bathurst.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lillie», du 14 mai, au 19 mai, pour remorquer le chaland de St-Jean à Mulgrave, et du 25 août au 30 oct. à Campbellton.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 5 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Bathurst, N.-B.: 29 nov. 1913.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "LOBNITZ ROCK BREAKER N° 3", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Pierres brisées, vgs.cub.					333	2,666	2,218	427					5,644
Nomb. de coups frappés.					1,231	11,917	5,507	1,318					19,973
Nombre de trous					159	2,319	973	182					3,633
Pénétration moyen.,pds					477	6,923	2,875	546					10,821
Temps pendant lequel on aurait pu travailler.					63 00	254 00	260 00	110 00					687 00
Nombre d'heur de trav.					14 04	123 55	66 05	22 00					226 04
Verges. cubes, par trou					2·09	1·15	2·28	2·34					1·55
Nombre de vgs. cubes draguées par heure					23·66	21·51	33·56	19·41					24·96

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ ct	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				239 15	350 00	383 93	603 70	352 93		28 60			1,958 31
Approvisionnement						306 00	211 50	18 00					535 50
Charbon				192 50		308 75	273 75	100 94					875 94
Magasins et équipement				141 89	304 07	176 90	79 22	61 78				37 49	801 35
Dépenses éventuelles				108 60	2 84	10 70	19 39						141 53
Eau						64 50	13 50	14 00					92 00
Pilotage et remorquage						9 00							9 00
Loyer des chalands						92 50	50 00	60 00					202 50
Loyer des remorqueurs				1,200 00	495 00	1,125 00	812 50	855 00					4,487 50
Rép. (comp. t. les items) ch. aux r. des v. du m.									242 30	248 34	288 81	298 06	1,077 51
Réparations extraord.													
Totaux				1,882 14	1,151 91	2,477 28	2,063 56	1,462 65	242 30	276 94	288 81	335 55	10,181 14

DÉPENSES FAITES À

—	Buctouche, N.-B	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	1,958 31							1,958 31
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	535 50							535 50
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	875 94							875 94
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	801 35							801 35
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	141 53							141 53
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague	92 00							92 00
" remorqueurs du ministère								

Pilotage et remorquage—drague	9 00							9 00
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des chalands—drague	202 50							202 50
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	1,077 51							1,077 51
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	4,487 50							4,487 50
Dépenses totales—drague	10,181 14							10,181 14
" remorqueurs du ministère								
" remorqueurs loués								
Dépenses totales	10,181 14							10,181 14
Verges cubes enlevées	5,644							5,644
Coût par verge cube	$1·803							
Coût par heure du dragage actuel	$45·037							
Coût par trou	$2·802							
Coût par pied de pénétration	$0·940							
Espèce de déblais	Roc.							
Ouvrage commencé	25 août.							
Ouvrage terminé	12 nov.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	240 46	35·06							240 46	35·06
" " de réparations	13 35	1·96							13 35	1·96
" " d'approvisionnement de charbon	4 15	·62							4 15	·62
" " " d'eau	4 00	·60							4 00	·60
" " de marées et de courants	14 30	2·12							14 30	2·12
" " de nettoyage du matériel	2 15	·31							2 15	·31
" " " des chaudières										
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	20 00	2·91							20 00	2·91
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de préparat. de l'ouv.	16 30	2·41							16 30	2·41
" " de changement d'ouvrage	42 50	6·20							42 50	6·20
" " de manque de charbon ou de fournitures	12 00	1·76							12 00	1·76
" " diverses	90 15	13·14							90 15	13·14
Total du temps perdu	460 56	67·09							460 56	67·09
Total du temps pendant lequel on a dragué	226 04	32·91							226 04	32·91
" " aurait pu draguer	687 00	100·00							687 00	100·00

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Reliable «, du 21 au 26 juillet, remorquage de Liverpool à Buctouche. Remorqueur «Magpie M.«, du 19 août au 10 octobre à Buctouche. Remorqueur «T. A. Stewart », du 10 au 25 octobre, à Buctouche. Remorqueur «St. Andrew », du 25 octobre au 15 novembre, à Buctouche.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 25 août .

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Buctouche, N.-B.: 15 nov. 1913.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 4", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cubes	....	....	15,700	31,161	24,275	10,270	32,400	12,800	....	....	....	....	126,606
Espèce de déblais	....	....	Sable, vase et roc.	Sable et vase.	Sable, vase roc et glaise.	Sable et vase.	Sable et roc.	Sable, vase glaise.					
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	261 00	268 30	265 00	268 00	270 00	130 00	....	....	....	....	1,462 30
Temps pend. leq. on a drag.	....	....	117 15	205 30	182 00	76 00	213 30	88 00	....	....	....	....	882 15
Nombre de verges cubes draguées par heures	....	....	133 90	151 64	133 38	135 13	151 76	145 45	....	....	....	....	143 50

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	40 00	629 16	829 26	848 60	505 00	1,082 77	588 00	224 94	122 00	6 00	95 70	4,971 43
Approvisionnement	....	....	166 50	221 44	186 00	180 00	211 40	195 00	....	....	....	11 00	1,171 34
Charbon	....	....	1,528 29	644 91	....	....	817 21	....	70 00	....	....	....	3,060 41
Magasins et équipement	....	....	112 15	300 33	27 33	36 10	111 05	....	....	142 33	308 35	....	1,037 64
Dépenses éventuelles	....	71 25	1 65	21 04	2 70	4 10	124 13	3 55	....	18 55	....	....	246 97
Eau	....	....	36 15	64 05	66 25	65 33	105 62	63 28	....	4 95	....	....	405 63
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	250 00	....	250 00	....	....	....	....	....	500 00
Rép. (c.to. les item) c. aux rép. des v. du m.	1,241 09	1,028 30	....	....	....	....	....	....	....	535 23	274 16	320 39	3,399 17
Réparations extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,241 09	1,139 55	2,473 90	2,081 03	1,380 88	790 53	2,702 18	849 83	294 94	823 06	588 51	427 09	14,792 59

DÉPENSES FAITES À

—	Chenal I.M.	Amherst, I.M.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague	2,866 46	2,104 97	....	....	....	....	....	4,971 43
" remorqueurs du ministère	1,338 62	1,020 13	....	....	....	....	....	2,358 75
Provisions—drague	675 62	495 72	....	....	....	....	....	1,171 34
" remorqueurs du ministère	376 47	282 46	....	....	....	....	....	658 93
Combustible—drague	1,765 36	1,295 05	....	....	....	....	....	3,060 41
" remorqueurs du ministère	132 27	87 93	....	....	....	....	....	220 20
Magasins et équipement—drague	596 85	440 79	....	....	....	....	....	1,037 64
" " remorqueurs du ministère	289 98	216 15	....	....	....	....	....	506 13
Dépenses éventuelles—drague	142 45	104 52	....	....	....	....	....	246 97
" remorqueurs du ministère	30 52	21 72	....	....	....	....	....	52 24
Eau—drague	234 02	171 61	....	....	....	....	....	405 63
" remorqueurs du ministère	71 22	54 15	....	....	....	....	....	125 37
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	6 61	5 39	....	....	....	....	....	12 00

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	1,961 46	1,437 71						3,399 17
" remorqueurs du ministère	1,613 17	1,145 13						2,758 30
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs	288 00	212 00						500 00
Dépenses totales—drague	8,530 22	6,262 37						14,792 59
" " remorqueurs du ministère	3,858 86	2,833 06						6,691 92
" " " loués								
Dépenses totales	12,389 08	9,095 43						21,484 51
Verges cubes enlevées	73,536	53,070						126,606
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·1684	$0·1714						$0·1697
Coût par heure de dragage actuel	$24·352	$24·352						$24·352
Espèce de déblais	Sable, vase, roc et glaise.	Vase, roc, glaise						
Ouvrage commencé	2 juin.	17 sept.						
Ouvrage terminé	15 sept.	15 nov.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	77 30	8·47	33 00	6·02						110 30	7·56
" " " de réparations	101 00	11·04	26 00	4·76						127 00	8·69
" " " d'approvisionnement de charbon	43 00	4·70	17 30	3·20						60 30	4·14
" " " " d'eau	1 00	·11								1 00	·07
" " " de marées et de courants	0 30	·05								0 30	·03
" " " de nettoyage de matériel	42 45	4·67	9 30	1·73						52·15	3·57
" " " " des chaudières	16 00	1·75								16 00	1·10
" " " d'inspection des chaudières											
" " " de congés	10 00	1·09	20 00	3·65						30 00	2·05
" " " de retard des chalands et des remorqueurs	31 00	3·40								31 00	2·12
" " " de retard dans la réception des ordres	4 00	·44	10 00	1·81						14 00	·96
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	39 00	4·26	36 30	6·66						75 30	5·17
" " " de changement d'ouvrage	8 30	·93	21 00	3·83						29 30	2·01
" " " de manque de charbon ou de fournitures											
" " " de brouillard	1 00	·11								1 00	·06
" " causes diverses	30 30	3·34	1 00	·18						31 30	2·15
Total du temps perdu	405 45	44·36	174 30	31·84						580 15	39·68
Total du temps pendant lequel on a dragué	508 45	55·64	373 30	68·16						882 15	60·32
" " " " aurait pu draguer	914 30	100·00	548 00	100·00						1462 30	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Rona», du 20 mai au 18 novembre, à Amherst, I.M.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lady Sybil», le 15 août pour remorquer la drague d'Amherst à Grande-Entrée; le 16 septembre, remorquage de Grande-Entrée à Amherst.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 14 avril.

QUEBEC.

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 101", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.		2,667	3,027	3,144	2,239	691	552	467	131				12,918
Espèces de déblais		Glaise.	Glaise.	Glaise.	Glaise et roc.	Roc.	Roc.	Roc.	Roc.				
Temps pendant lequel ou aurait pu draguer		250	250	270	260	250	270	250	60				1,870
T. pend. leq. on a drag.		250	240	240	250	170	130	118	35				1,523
Nombre de vgs cubes draguées par heures		10½	12½	13	9	4	4¼	4	3¾				8½

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	187 67	1,570 50	1,074 00	1,051 00	1,082 25	1,006 75	1,035 50	926 75	417 67		151 37	225 11	8,728 57
Approvisionnement													
Charbon				249 01		142 26	206 25	63 69	322 12				983 33
Magasins et équipement				192 15	42 45		238 81	83 58	344 81				901 80
Dépenses éventuelles		24 60			15 60	12 10	20 70	20 00	25 70				118 70
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. t. les items) ch. aux rép. des vai. du m.			44 05		53 15		94 11	46 95	100 46	120 53		60 00	519 25
Réparations extraord.													
Totaux	187 67	1,595 10	1,118 05	1,492 16	1,193 45	1,161 11	1,595 37	1,140 97	1,210 76	120 53	151 37	285 11	11,251 65

DÉPENSES FAITES À

—	Rivière St-Louis	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	8,728 57							8,728 57
Provisions—drague								
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	983 33							983 33
Magasins et équipement—drague	901 80							901 80
Dépenses éventuelles—drague	118 70							118 70
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								

Réparations—drague	519 25						519 25
" remorqueurs du ministère							
Réparations extraordinaires—drague							
" " remorqueurs du ministère							
Loyer des remorqueurs							
Dépenses totales—drague	11,251 65						11,251 65
" " remorqueurs du ministère							
" " remorqueurs loués							
Dépenses totales	11,251 65						11,251 65
Verges cubes enlevées	12,918						12,918
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	cts. 87·10						cts. 87·10
Coût par heure du dragage actuel	$7·38						$7·38
Espèce de déblais	Glaise et roc						
Ouvrage commencé	3 mai.						
Ouvrage terminée	6 déc.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orage et de mauvais temps	60	3·2							60	3·2
" " de réparations	238 00	12·7							238 00	12·7
" " d'approvisionnement de charbon										
" " " d'eau	9 00	·5							9 00	·5
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel										
" " " des chaudières										
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	40 00	2·1							40 00	2·1
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de préparat. à l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage										
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses										
Total du temps perdu	347 00	18·5							347 00	18·5
" " pendant lequel on a dragué	1523 00	81·5							1523 00	81·5
" " " on aurait pu praguer	1870 00	100·00							1870 00	100·00

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à St. Louis de Gonzague, 24 décembre.
Remarque. La drague a jeté les déblais pardessus bord pendant toute la saison.

QUEBEC—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 102", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux
Déblais enlevés, vgs. c.			1,117	6,421	3,915	3,203	3,697						18,353
Espèce de déblais			Glaise	Glaise	Cailloux, roc tuf, gravier	Caillaux, gravier sable.	Roc, gravier cailloux, glaise						
Temps pendant lequel on aurait pu draguer			200 00	270 00	270 00	260 00	210 00						1,210 00
Temps pen. leq. on a dra..			46 15	205 30	149 30	142 30	128 00						671 75
Nombre de vgs. cubes draguées par heure			24 00	31 00	26 00	22 00	29 00						27 00

DETAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	123 00	450 15	505 00	518 06	643 00	687 00	637 22	185 74	25 81	50 00	50 00	130 00	4,004 98
Approvisionnement		134 06	177 80	165 00	205 80	218 80	187 20	60 00				15 50	1,164 16
Combustible				475 77	40 28	18 70	6 96	510 37	131 36				1,183 44
Magasin et équipement	1 35	64 75		140 25	181 59	132 01	75 50	9 00	20 43	7 45	9 02	303 63	944 98
Dépenses éventuelles		13 75	24 91	1 30	3 00	11 77	3 00	4 50	62 50	15 00		613 72	753 45
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs.													
Rép. (com. t. les items c. aux r. des vais. du m.)	254 74	563 38	157 27	51 17	192 81	164 91	547 27	386 73	906 67	889 76	496 37	213 53	4,824 61
Rép. extraordinaires							475 00						475 00
Totaux	379 09	1,226 09	864 98	1,351 55	1,266 48	1,233 19	1,457 15	1,156 34	1,146 77	962 21	555 39	1,276 38	12,875 62

DÉPENSES FAITES À :

—	Poupore.	Long Rapids.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—dragues / " remorqueurs du ministère	2,168 68	1,836 30						4,004 98
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	630 39	533 77						1,164 16
Combustible—drague / " remorqueurs du ministère	640 82	542 62						1,183 44
Magasins et équipement—drague / " " remorqueurs du ministère	511 70	433 28						944 98
Dépenses éventuelles—drague / " " remorqueurs du ministère	407 99	345 46						753 45

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague } " remorqueurs du ministère }	2,355 30	1,994 31						4,349 61
Réparations extraordinaire—drague	257 22	217 78						475 00
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—dragues } " " remorqueurs du ministère }	6,972 10	5,903 52						12,875 62
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	6,972 10	5,903 52						12,875 62
Verges cubes enlevées	11,388	6,965						18,353
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	61·22	84·76						70·15c.
Coût par heure du dragage actuel	$19·17	$19·17						$19·17
Espèce de déblais	Glaise	Cailloux, roc, tuf, gravier et sable.						
Ouvrage commencé	7 juin 14 oct.	12 août						
Ouvrage terminé	7 août 24 oct.	11 oct...						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

——	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	1 30	·2	8 00	1·4						9 30	·7
" " de réparations	23 30	3·6	22 30	4·						46 00	3·8
" " d'approvisionnements de charbon	5 30	·8	10 45	1·9						16 15	1·3
" " " d'eau	4 00	·6	7 30	1·3						11 30	·9
" " de marées et de courants	1 00	·2								1 00	....
" " de nettoyage du matériel	10 30	1·6	9 30	1·6						20 00	1·6
" " " des chaudières											
" " d'inspection des chaudières	9 15	1·4								9 15	·7
" " de congés	20 00	3·1	10 00	1·8						30 00	2·4
" " de retards des chalands et des remorq	113 00	17·4	26 30	4·8						139 30	11·2
" " de retards dans la réception des ordres	15 00	2·3								15 00	1·2
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	10 00	1·5	8 00	1·4						18 00	1·4
" " de changement d'ouvrage	4 30	·7	3 00	·5						7 30	·6
" " de manque de charbon ou de fourniture	48 00	7·4	12 00	2·2						60 00	4·9
" " de forage et nivelage de roc			71 30	12·8						71 30	5·9
" " diverses	20 30	3·2	62 45	11·3						83 15	6·9
Total du temps perdu	286 15	44·	252 00	45·						538 15	43·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	363 45	56·	308 00	55·						671 45	56·5
" " " aurait pu draguer	650 00	100·	560 00	100·						1210 00	100·

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Eileen», toute la saison.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 4 juin.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Buckingham, P.Q.: 15 novembre 1913

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "N° 103", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés. vg. cub.	....	5,655	8,580	9,848	9,162	8,342	4,827	5,930	....	....	....	....	52,344
Espèce de déblais	....	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Cailloux, tuf et glaise.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	180 00	250 00	270 00	260 00	260 00	253 00	189 00	....	....	....	....	1,662 00
Temps p. lequel on a dr.	....	138 00	185 30	208 00	195 00	171 00	112 30	138 00	....	....	....	....	1,148 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	41·00	46·25	47·25	47·00	48·75	42·75	43·00	....	....	....	....	45·75

DÉTAILS DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	497 67	534 16	542 74	512 58	525 00	490 00	560 00	557 43	336 40	70 00	50 00	335 45	5,011 43
Approvisionnement	159 50	177 80	172 24	159 68	166 20	150 00	191 35	176 20	66 29	....	....	86 13	1,505 39
Combustible	....	4 00	....	502 63	....	212 80	170 24	165 46	....	....	....	173 20	1,228 33
Magasins et équipement	9 65	169 96	37 92	20 00	8 43	8 28	30 67	17 74	3 65	....	6 50	258 32	571 12
Dépenses éventuelles	27 45	38 43	4 80	....	22 58	3 00	13 11	3 72	69 25	....	....	337 35	519 69
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	39 00	....	....	....	39 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (comp. t. les item ch. au r. des v. du min.)	195 87	179 02	87 56	51 06	....	120 77	4 01	103 58	190 57	95 40	347 58	289 47	1,664 89
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	890 14	1,103 37	845 26	1,245 95	722 21	984 85	969 38	1,024 13	705 16	165 40	404 08	1,479 92	10,539 85

DÉPENSES FAITES À:

—	Ile-au-Foin.	Ile-du-Pads.	D'Autray.	Dorion.	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Salaires—drague. / " remorqueurs du ministère	2,765 45	942 92	390 69	912 37	....	....	....	5 011 43
Provisions—drague. / " remorqueurs du ministère	830 72	283 25	117 36	274 06	....	....	....	1,505 39
Combustible—drague. / " remorqueurs du ministère	677 83	231 11	95 76	223 63	....	....	....	1,228 33
Magasins et équipement—drague. / " " remorqueurs du ministère	315 15	107 46	44 54	103 97	....	....	....	571 12
Dépenses éventuelles—drague. / " " remorqueurs du ministère	286 79	97 78	40 51	94 61	....	....	....	519 69
Eau—drague. / " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague	21 52	34	3 04	7 10				39 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	918 74	313 25	129 80	303 10				1,664 89
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	5,816 20	1,983 11	821 70	1,918 84				10,539 85
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	5,816 20	1,983 11	821 70	1,918 84				10,539 85
Verges cubes enlevées	28,373	10,744	4,485	8,742				52,344
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	20·49c.	18·38c.	18·32c.	21·95c.				20·13c.
Coût par heure du dragage actuel	$9 18	$9 18	$9 18	$9 18				$9 18
Espèce de déblois	Sable et glaise	Sable et glaise	Sable et glaise	Glaise, cailloux et tuf.				
Ouvrage commencé	12 fév.	19 août	24 sept.	17 oct.				
Ouvrage terminé	15 août	23 sept.	11 oct.	25 nov.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	40 00	4·80	8 30	2·70	3 00	1·9	9 00	2·60				60 30	3·50
" " de réparations	66 00	7·90	18 30	5·80	42 30	27·10	32 00	9·30				159 00	9·60
" " d'approvisionnement de charbon	18 00	2·10	6 30	2·00	3 45	2·40	17 00	4·80				45 15	2·70
" " " d'eau													
" " de marées et de courants	3 00	·40										3 00	·20
" " de nettoyage du matériel	20 30	2·40	12 30	3·90	3 00	1·90	9 00	2·60				45 00	2·70
" " " des chaudières	6 00	·70	7 00	2·20								13 00	·70
" " d'inspection des chaudières													
" " de congés	20 00	2·40	10 00	3·10			18 00	5·30				48 00	2·90
" " de retards des chalands et des remor.													
" " de retards dans la récep. des ordres													
" " de remorq. et de prép. de l'ouvrage	7 00	·80	13 30	4·20			26 00	7·60				46 30	2·80
" " de changement d'ouvrage	5 30	·60	2 30	·80			2 30	·70				10 30	·90
" " de manque de charbon et de fourn.													
" " diverses	20 30	2·40	25 00	7·80	15 15	9·50	22 30	6·50				83 15	5·00
Total du temps perdu	206 30	24·50	104 00	32·50	67 30	43·00	136 00	39·40				514 00	31·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	633 30	75·50	216 00	67·50	89 30	57·00	209 00	60·60				1148 00	69·00
" " " aurait du draguer	840 00	100·00	320 00	100·00	157 00	100·00	345 00	100·00				1662 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Alva». toute la saison.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Hamilton, Ont.: Le 15 décembre 1913.

QUEBEC—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 106", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	....	836	9,464	6,656	5,876	5,012	5,629	1,647	....	....	....	....	35,120
Espèce de déblais......	....	Sable, glaise	Sable, glaise..	Sable....	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	....	120 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	130 00	....	....	....	....	1,560 00
Tem. pend. leq. on a dr.	....	41 30	218 00	202 00	204 00	180 00	217 30	73 00	....	....	....	....	1,136 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	....	20 00	43 25	34 75	29 00	27 75	25 75	22 50	....	....	....	....	31 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires...............	230 66	521 45	547 29	520 00	522 39	520 00	520 00	513 66	226 52	50 81	50 00	415 95	4,638 73
Approvisionnement....	58 00	166 05	165 89	171 00	160 65	171 55	165 00	151 90	43 97	....	....	95 63	1,349 64
Combustible...........	....	....	372 25	8 00	176 23	....	207 52	....	....	....	....	176 22	940 22
Magasins et équipement	....	262 98	50 00	630 72	....	2 32	6 30	26 89	2 55	....	....	298 28	1,280 04
Dépenses éventuelles...	22 50	3 53	13 90	....	....	16 00	22 05	6 00	75 60	....	9 70	383 75	553 03
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	5 00	....	....	12 00	....	....	....	....	....	....	17 00
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item c. aux rép. des vais. du min)	272 97	494 57	83 66	....	131 20	....	5 70	27 07	55 14	48 29	126 71	250 35	1,495 66
Répar. extraordinaires..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux.............	584 13	1,448 58	1,237 99	1,329 72	990 47	721 87	926 57	725 52	403 78	99 10	186 41	1,620 18	10,274 32

DÉPENSES FAITES À:

—	Ile-au-Foin.	Yamaska.	Notre-Dame de Pierreville.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague......	59 22	1,020 85	3,558 66	....	....	....	....	4,638 73
" remorqueurs du ministère......								
Provisions—drague......	17 22	297 02	1,035 40	....	....	....	....	1,349 64
" remorqueurs du ministère......								
Combustibe—drague......	12 00	206 91	721 31	....	....	....	....	940 22
" remorqueurs du ministère......								
Magasins et équipement—drague......	16 34	281 70	982 00	....	....	....	....	1,280 04
" " remorqueurs du ministère......								
Dépenses éventuelles—drague......	7 06	121 70	424 27	....	....	....	....	553 03
" " remorqueurs du ministère......								
Eau—drague......	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère......	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague		5 00	12 00					17 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	19 09	329 15	1,147 42					1,495 66
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinares—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	130 93	2,262 33	7,881 06					10,274 32
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	130 93	2,262 33	7,881 06					10,274 32
Verges cubes enlevées	264	10,244	24,612					35,120
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	49·59 c.	22·08 c.	32·02 c.					29·28 c.
Coût par heure du dragage actuel	$9·04	$9·04	$9·04					$9·04
Espèce de déblais	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.					
Ouvrage commencé	19 mai	29 mai	7 juil.					
Ouvrage terminé	21 mai	2 juil.	15 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	25·00									10 00	0·60
" " de réparations	14 30	36·30	25 00	7·20	121 30	10·40					161 00	10·30
" " d'approvisionnement de charbon	1 00	2·50	1 00	0·30	8 00	0·70					10 00	0·60
" " " d'eau					1 00						1 00	
" " de marées et de courants												
" " de nettoyage du matériel					7 00	0·60					7 00	0·40
" " " des chaudières					6 00	0·50					6 00	0·40
" " d'inspection des chaudières												
" " de congés			20 00	5·70	30 00	2·60					50 00	3·20
" " de retards des chalands et des remorq.			7 00	2·00	10 00	0·90					17 00	1·10
" " de retards dans la réception des ordres.					10 00	0·90					10 00	0·60
" " de remorq. et de prépr. de l'ouvrage			35 00	10·00	78 00	6·70					113 00	7·30
" " de changement d'ouvrage			12 00	3·40	5 00	0·40					17 00	1·10
" " de manque de charbon ou de fourniture					20 00	1·70					20 00	1·30
" " diverses					2 00	0·20					2 00	0·10
Total du temps perdu	25 30	63·80	100 00	28·60	298 30	25·60					424 00	27·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	14 30	36·20	250 00	71·40	871 30	74·40					1136 00	73·00
" " " aurait pu draguer	40 00	100·00	350 00	100·00	1170 00	100·00					1560 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Mina G.», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 15 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, Qué.: 13 décembre 1913.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "N° 107", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vg. cu.	....	....	7,430	7,829	....	....	....	....	....	....	....	....	15,259
Espèce de déblais	....	....	Sable, glaise	Sable, glaise	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on rurait pu draguer	....	....	250 00	210 00	....	....	....	....	....	....	....	....	460 00
T. pen. leq. on a drag.	....	....	145 00	156 00	....	....	....	....	....	....	....	....	301 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	....	51·00	50·00	....	....	....	....	....	....	....	....	51·00

DETAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	421 17	754 36	600 96	516 45	366 29	55 00	155 66	....	35 62	....	....	....	2,905 51
Approvisionnement	126 50	173 47	181 40	163 74	110 04	15 00	15 97	....	11 25	....	....	....	797 37
Combustible	....	....	266 00	488 18	....	....	....	....	17 65	....	....	....	771 83
Magasins et équipement	....	590 89	5 55	2 02	6 90	....	....	....	52 07	....	....	....	657 43
Dépenses éventuelles	3 10	11 33	8 00	1 00	11 50	3 00	79 65	8 82	102 48	....	....	....	228 88
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et romarquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ré.(c. t.les items char. aux r. d. vais. du min.)	488 78	176 17	145 60	8 00	428 83	1,019 89	544 98	87 03	135 51	....	....	....	3,035 33
Répar. extraordinaires,	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,039 55	1,706 54	1,207 51	1,179 39	923 56	1,092 89	796 26	95 85	354 58	....	....	....	8,396 35

DÉPENSES FAITES À:

—	Ile Aux-Foins.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	2,905 51	....	....	....	....	....	....	2,905 51
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	797 37	....	....	....	....	....	....	797 37
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	771 83	....	....	....	....	....	....	771 83
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	657 43	....	....	....	....	....	....	657 43
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	228 88	....	....	....	....	....	....	228 88
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague,	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	3,035 33							3,035 33
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	8,396 35							8,396 35
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	8,396 35							8,396 35
Verges cubes enlevées	15,259							15,259
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	55·02c.							55·02c
Coût par heure de dragage actuel	$27·89							$27·89
Espèce de déblais	Sable et glaise.							
Ouvrage commencé	4 juin							
Ouvrage terminé	24 juillet							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	14 00	3·10							14 00	3·10
" " de réparations	64 00	13·90							64 00	13·90
" " d'approvisionnement de charbon	15 00	3·30							15 00	3·30
" " " d'eau										
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	11 00	2·40							11 00	2·40
" " " des chaudières	5 00	1·10							5 00	1·10
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	10 00	2·20							10 00	2·20
" " de retards des chalands et des remorqueurs	4 00	·80							4 00	·80
" " de retard dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage	3 00	·60							3 00	·60
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses	33 00	7·20							33 00	7·20
Total du temps perdu	159 00	34·60							159 00	34·60
Total du temps pendant lequel on a dragué	301 00	65·40							301 00	65·40
" " " aurait pu draguer	460 00	100·00							460 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Maggie K», Ile-au-Foin.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 20 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa, Ont.: août.

QUEBEC—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 108", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	....	1,284	4,688	3,391	3,336	5,962	1,041	....	....	....	....	....	19,702
Espèce de déblais	....	Glaise et sable.	Glaise, sable, tuf.	Glaise et sable.	Glaise et sable.	Glaise et sable.	Glaise et sable.	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	100 00	250 00	270 00	260 00	260 00	80 00	....	....	....	....	....	1,220 00
T. pend. leq. on a drag.	....	50 00	151 00	95 00	113 00	170 00	38 00	....	....	....	....	....	617 00
Nombre de vgs cubes draguées par heure	....	26 00	31 00	36 00	29 00	35 00	27 00	....	....	....	....	....	32 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	525 67	505 00	505 00	293 22	422 09	474 17	381 13	159 50	130 00	50 00	78 00	99 03	3,622 81
Approvisionnement	135 50	165 00	165 40	95 81	151 89	155 70	120 02	8 25	....	....	....	9 50	1,007 07
Charbon	....	8 00	....	188 40	184 39	454 01	8 25	236 36	85 12	116 92	....	8 25	1,289 70
Magasins et équipement	61 42	274 75	....	6 62	32 20	....	124 75	6 00	....	1 30	11 05	388 09	906 18
Dépenses éventuelles	60	15 75	3 00	30 57	3 00	6 00	13 50	3 07	....	23 80	....	154 96	254 25
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item) ch. aux rép. des vai. du m.	410 99	79 32	38 10	556 54	231 96	248 02	240 73	227 63	85 57	183 57	394 86	71 04	2,768 33
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,134 18	1,047 82	711 50	1,171 16	1,025 53	1,337 90	888 38	640 81	300 69	375 59	483 91	730 87	9,848 34

DÉPENSES FAITES À

—	Aylmer, Qué.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague / " remorqueurs du ministère	3,622 81	....	....	....	....	....	....	3,622 81
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	1,007 07	....	....	....	....	....	....	1,007 07
Combustible—drage / " remorqueurs du ministère	1,289 70	....	....	....	....	....	....	1,289 70
Magasin et équipment—drague / " " remorqueurs du ministère	906 18	....	....	....	....	....	....	906 18
Dépenses éventuelles—drague / " " remorqueurs du ministère	254 25	....	....	....	....	....	....	254 25
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague }	2,768 33							2,768 33
" remorqueurs du ministère }								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague }	9,848 34							9,848 34
" " remorqueurs du ministère }								
Dépenses totales	9,848 34							9,848 34
Verges cubes enlevées	19,702							19,702
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	49·98 c.							49·98 c.
Coût par heure du dragage actuel	$15·96							$15·96
Espèce de déblais	Sable et glaise							
Ouvrage commencé	21 mai							
Ouvrage terminé	9 oct.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES

——	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	117 30	9·60							117 30	9·60
" " de réparations	208 30	17·20							208 30	17·20
" " d'appovisionnement de charbon	30 30	2·50							30 30	2·50
" " " d'eau										
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	6 00	0·50							6 00	0·50
" " " des chaudières	1 00								1 00	
" " d'inspection des chaudières	10 00	0·80							10 00	0·80
" " de congés	40 00	3·30							40 00	3·30
" " de retards des chalands et des remorq										
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage	14 30	1·20							14 30	1·20
" " de manque de charbon ou de fourniture	30 00	2·50							30 00	2·50
" " diverses	145 00	11·80							145 00	11·80
Total du temps perdu	603 00	49·40							603 00	49·40
Total du temps pendant lequel on a dragué	617 00	50·60							617 00	50·60
" " " aurait pu dragué	1220 00	100·00							1220 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Aylmer», du 21 mai au 9 octobre, à Aylmer, P.Q.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er mai 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Aylmer, P.Q.: 15 nov. 1913.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, " N° 110 International ", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. cub.	....	23,566	17,261	21,630	19,026	24,660	22,305	13,061	....	....	....	....	141,869
Espèce de déblais	....	Sable et glaise.	Sable, tuf et cailloux.	Cailloux et tuf.	Tuf	Tuf, cailloux	Tuf, cailloux	Tuf	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	180 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	160 00	....	....	....	....	1,650 00
Tem. pen. leq. on a drag.	....	83 30	108 30	143 00	151 00	163 30	188 30	88 00	....	....	....	....	926 00
Nombre de verges cubes draguées par heure	....	282 25	163 55	143 75	126 00	150 75	144 75	148 50	....	....	....	....	153 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	803 92	904 12	900 16	925 20	925 00	940 00	935 05	980 65	340 51	59 52	100 00	418 45	8,232 58
Approvisionnement	218 50	290 65	290 10	300 00	300 00	300 00	301 20	285 00	49 35	1 45	....	197 99	2,534 24
Charbon	....	....	408 81	691 84	....	340 48	361 76	2,164 92	202 26	21 15	21 76	107 13	4,320 11
Magasins et équipement	....	165 79	585 57	230 48	....	136 45	101 91	160 16	348 24	8 68	96 67	1,619 76	3,453 71
Dépenses éventuelles	....	25 63	34 18	52	21 59	6 00	....	17 55	66 89	15 25	....	390 27	577 88
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00	....	....	5 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	5 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des v. du m.)	....	4,573 92	3,474 14	3,322 76	425 68	949 83	178 80	144 88	41 43	608 61	338 36	2,281 89	16,340 30
Répar extraordinaires	....	3,135 25	1,500 00	3,185 27	....	....	....	....	....	....	....	1,511 19	9,331 71
Totaux	1,022 42	5,960 11	5,697 96	5,470 80	1,672 27	2,672 76	1,878 72	3,753 16	1,048 68	719 66	556 79	5,015 49	35,468 82

DÉPENSES FAITES À

—	Trois-Rivières.	Longueuil.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague " remorqueurs du ministère	809 03	7,423 55	....	....	....	....	....	8,232 58
Provisions—drague " remorqueurs du ministère	249 04	2,285 20	....	....	....	....	....	2,534 24
Combustible—drague " remorqueurs du ministère	424 55	3,895 56	....	....	....	....	....	4,320 11
Magasins et équipement—drague " " remorqueurs du ministère	339 40	3,114 31	....	....	....	....	....	3,453 71
Dépenses éventuelles—drague " remorqueurs du ministère	56 79	521 09	....	....	....	....	....	577 88
Eau—drague " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotages et remorquage—drague	49	4 51						5 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du minitère								
Réparations—drague	688 75	6,319 84						7,008 59
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	917 05	8,414 66						9,331 71
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	5 00							5 00
Dépenses totales, drague	3,485 10	31,978 72						35,463 82
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués	5 00							5 00
Dépenses totales	3,490 10	31,978 72						35,468 82
Verges cubes enlevées	25,933	99,367						141,869
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	13·45 c.	32·18 c.						25·00 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$38·35	$38·28						$38·30
Espèce de déblais	Sable et glaise.	Tuf et cailloux						
Ouvrage commencé	12 mai	4 juillet.						
Ouvrage terminé	2 juin.	19 nov.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

———	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			11 00	0·80						11 00	0·70
" " de réparations	10 00	4·80	239 00	16·60						249 00	15·10
" " d'approvisionnements de charbon	6 00	2·80	37 30	2·60						43 30	2·60
" " " d'eau											
" " de marées et de courants			6 00	0·40						6 00	0·40
" " du nettoyage du matériel	1 00	0·50	5 00	0·30						6 00	0·40
" " " des chaudières	1 00	0·50								1 00	
" " d'inspection des chaudières			10 00	0·70						10 00	0·60
" " de congés			30 00	2·10						30 00	1·80
" " de retards des chalands et des remorq	66 00	31·40	167 00	11·60						233 00	14·10
" " de retards dans la réception des ordres	5 30	2·60	6 00	0·40						11 30	0·70
" " de remorquage et de pré. de l'ouvrage	10 00	4·80	16 30	1·10						26 30	1·60
" " de changement d'ouvrage	7 30	3·60	24 00	1·70						31 30	1·90
" " de manque de charbon ou de fourniture	5 30	2·60	3 30	0·20						9 00	0·50
" " de brouillard			30	0·10						30	
" " divers	6 30	3·10	49 00	3·40						55 30	3·40
Total du temps perdu	119 00	56·70	605 00	42·00						724 00	43·80
Total du temps pendant lequel on a dragué	91 00	43·30	835 00	58·00						926 00	56·20
" " " " aurait pu draguer	210 00	100·00	1440 00	100·00						1650 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Archie Stewart,» toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: «Mekinac», 30 mai à Trois-Rivières.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 3 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.Q.: 6 déc. 1914.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, " N° 111, Lac St-Jean ", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs.cubes	....	183	1,818	3,942	2,772	5,563	3,715	3,034	....	....	....	....	20,527
Espèce de déblais	....	Cailloux..	Cailloux, vase et glaise.	Cailloux, glaise, sable.	Glaise, sable.	Glaise	Glaise..	Glaise..	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	40 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	190 00	....	....	....	....	'1,540 00
Temps p. lequel on a dr.	....	34 00	135 00	142 30	77 00	153 30	91 00	84 00	....	....	....	....	717 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	5	13·50	27·50	36	36·50	35·33	36 00	....	....	....	....	28·75

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	535 25	516 82	500 00	500 00	500 00	531 25	500 00	673 63	60 00	100 00	50 00	50 00	4,516 95
Approvisionnement	....	182 50	165 00	165 00	165 00	165 00	165 00	165 00	....		....	....	1,172 50
Charbon	....	251 35	50 63	575 00	395 00	....	25 00	169 09	....	166 97	15 90	807 50	2,456 44
Magasins et équipement	....	145 56	49 43	86 75	24 08	62 08	....	136 87	73 08	5 25	....	....	583 10
Dépenses éventuelles	....	12 72	26 53	....	....	12 37	30 00	....	....	17 00	11 70	14 70	125 02
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	25 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	25 00	....	....	....	....	....	....	....	....	25 00
Rp. (comp. t. les item c. aux r. des v. m.)	....	82 50	36 64	157 67	5 92	61 02	38 72	....	61 18	....	....	....	443 65
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	535 25	1,216 45	828 23	1,509 42	1,090 00	831 72	758 72	1,144 59	194 26	289 22	77 60	872 20	9,347 66

DÉPENSES FAITES À

	St-Félicien.	Roberval, Qué.					Totaux.
	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	787 47	3,729 48	....	....	....	....	4,516 95
Remorqueurs du ministère							
Provisions—drague	204 41	968 09	....	....	....	....	1,172 50
" remorqueurs du ministère							
Combustible—drague	428 25	2,028 19	....	....	....	....	2,456 44
" remorqueurs du ministère							
Magasins et équipement—drague	101 66	481 44	....	....	....	....	583 10
" " remorqueurs du ministère							
Dépenses éventuelles—drague	21 80	103 22	....	....	....	....	125 02
" " remorqueurs du ministère							
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère							

Pilotage et remorquage—drague	4 36	20 64						25 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	77 34	366 31						443 65
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs		25 00						25 00
Dépenses totales—drague	1,625 29	7,697 37						9,322 66
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués		25 00						25 00
Dépenses totales	1,625 29	7,722 37						9,347 66
Verges cubes enlevées	885	19,642						20,527
Coût par verge (calculé d'après la dépense totale)	$1.83	ct. 39·31						ct. 45·53
Coût par heure du dragage actuel	$13 00	$13 04						$13 00
Espèce de déblais	Cailloux	Vase, glaise, sable, cailloux.						
Ouvrage commencé	28 mai	24 juin						
Ouvrage terminé	19 Juin	22 nov.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	47 00	23·50	223 00	16·70						270 00	17·50
" " de réparations	12 30	6·30	281 00	20·90						293 30	19·00
" " d'approvisionnement de charbon			10 00	0·70						10 00	·0·7
" " " d'eau											
" " de marées et de courants											
" " de nettoyage de matériel	1 00	0·50	3 00	0·20						4 00	0·30
" " " des chaudières											
" " d'inspection des chaudières											
" " de congés	10 00	5·00	60 00	4·50						70 00	4·60
" " de retards des chalands et d. remorqueurs	2 30	1·20	101 00	7·60						103 30	6·70
" " de retards dans la réception des ordres											
" " de remorquage et de préparation de l'ouv.			20 00	1·50						20 00	1·30
" " de changement d'ouvrage	2 00	1·00								2 00	0·10
" " de manque de charbon ou de fourniture			10 00	0·70						10 00	0·70
" " diversese			40 00	3·00						40 00	2·60
Total du temps perdu	75 00	37·50	748 00	55·80						823 00	53·50
Total du temps pendant lequel on a dragué	125 00	62·50	592 00	44·20						717 00	46·50
" " " aurait pu draguer	200 00	100·00	1 340 00	100·00						1,540 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Marie-Louise», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur, «Le Nord», le 21 juin, à Roberval, P.Q.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 26 mai.
Date à laquelle la drague à été mise en hivernement à Roberval, P.Q.: le 1er déc. 1913.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "N° 113 Nipissing", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	61	3,735	11,466	2,795	1,750	6,747	390	....	....	....	....	26,944
Espèce de déblais	....	Roc mobile.	Roc, cailloux, pierres, bran de scie et glaise.	Bran de scie, glaise et alluvions.	Tuf, glaise, cailloux.	Cailloux, tuf.	Alluvion, glaise, roc, billots, cailloux, glaise.	Bran de scie, glaise, dosse.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	60 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	110 00	....	....	....	....	1,480 00
T. pend. leq. on a drag.	....	19 30	129 00	193 30	108 30	129 00	118 30	13 30	....	....	....	....	711 30
Nombre de vgs cubes draguées par heure	....	3·00	29·00	59·50	25·50	13·50	57·00	29·00	....	....	....	....	38·00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	415 67	592 41	558 80	528 38	614 25	710 95	580 75	533 82	193 05	45 00	100 00	372 78	5,245 86
Approvisionnement	121 00	138 10	179 84	168 00	180 95	170 40	227 21	98 50	31 29	....	19 35	76 24	1,410 88
Charbon	....	237 50	248 19	16 81	....	446 82	885 07	9 00	68 84	....	....	11 77	1,969 00
Magasins et équipement	14 95	281 04	78 25	29 18	....	17 19	0 40	....	1 00	....	1 83	683 47	1,107 31
Dépenses éventuelles	....	1 53	3 00	0 55	3 15	3 00	31 65	16 25	11 60	....	....	799 43	870 16
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item) ch. aux rép. des vai. du m.	173 03	264 34	211 00	119 62	49 60	412 86	81 44	77 95	217 35	36 46	353 77	825 00	2,822 42
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	724 65	1,514 92	1,279 08	907 54	847 95	1,761 22	1,806 52	735 52	523 13	81 46	474 95	2,768 69	13,425 63

DÉPENSES FAITES À

	Ottawa—Quai Bronson, Chantier de l'Ile Victoria.	Canal. Lachine.	Papineauville	Thurso.	St-André.	Montebello.	Rivière. South-Nation.	Grenville.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague / " remorqueurs du ministère	335 49	766 79	1,522 52	188 01	1,751 09	18 38	383 40	280 18	5,245 86
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	90 22	206 23	409 48	50 57	470 95	4 97	103 11	75 35	1,410 88
Combustible—drague / " remorqueurs du ministère	125 91	287 81	571 47	70 57	657 25	6 93	143 90	105 16	1,969 00
Magasins et équipement—drague / " " remorqueurs du ministère	70 81	161 85	321 38	39 68	369 62	3 90	80 93	59 14	1,107 31
Dépenses éventuelles—drague / " " remorqueurs du ministère	55 64	127 19	252 55	31 19	290 46	3 07	63 59	46 47	870 16

Eau—drague									
" remorqueurs du ministère									
Pilotage et remorquage—drague									
" " remorqueurs du ministère									
Quaiage—drague									
" remorqueurs du ministère									
Réparations—drague	180 49	412 55	819 15	101 15	942 13	9 93	206 28	150 74	2,822 42
" remorqueurs du ministère									
Réparations extraordinaires—drague									
" " remorqueurs du ministère									
Loyer des remorqueurs									
Dépenses totales—drague	858 56	1,962 42	3,896 55	481 17	4,481 50	47 18	981 21	717 04	13,425 63
" remorqueurs du ministère									
" remorqueurs loués									
Dépenses totales	858 56	1,962 42	3,896 55	481 17	4,481 50	47 18	981 21	717 04	13,425 63
Verges cubes enlevées	1,231	2,487	11,973	1,443	4,545	156	3,822	1,911	26,944
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	69·74c.	78·89c.	32·58c.	33·34c.	98·60c.	30·24c.	25·58c.	37·52c.	49·82c.
Coût par heure du dragage actuel	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87	$18 87
Espèce de déblais	Roc mobile, bran de scie, dosse.	Roc, cailloux, pierre.	Bran de scie, glaise, alluvions.	Sable, glaise,	Tuf, cailloux, glaise.	Alluvions, dosses, billots.	Glaise	Alluvions, billots, cailloux, glaise.	
Ouvrage commencé	26 mai-16 oct., 12 nov.	7 juin.	26 juin-13 oct., 5 nov.	28 juillet.	5 août.	11 octobre.	24 octobre.	4 octobre.	
" terminé	28 mai-21 oct., 13 nov.	19 juin.	25 juil.-13 oct., 6 nov.	31 juillet.	29 sept.	11 octobre.	31 octobre.	9 octobre.	

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			3 00	1·90	2 00	0·60			5 30	1·10			6 30	7·20			17 00	1·20
" " de réparations	7 00	3·50	13 00	8·10	22 30	6·30			73 30	14·8			2 00	2·20	2 00	2·20	120 00	8·10
" " d'approvisionnem. de charbon	1 00	0·50			7 00	1·90			4 00	0·80							12 00	0·80
" " " d'eau																		
" " de marées et de courants																		
" " de nettoyage du matériel					2 00	0·60											2 00	0·10
" " " des chaudières					9 00	2·50			14 00	2·70							23 00	1·60
" " d'inspection des chaudières																		
" " de congés	10 00	5·00			10 00	2·80			10 00	1·90							30 00	2·00
" " de retards des chal. et des rem.	16 00	8·00	11 00	6·80			1 00	2·00	18 30	3·60			5 00	5·60			51 30	3·50
" " " dans la réc. des ord.											5 00	25·00	18 00	20·00			23 00	1·60
" " de rem. et de prép. de l'ouv.	91 00	45·50	10 00	6·30	90 30	25·20	13 00	26·00	33 00	6·50	12 30	62·50	2 00	2·20	40 00	44·50	292 00	19·60
" " de changement d'ouvrage			4 00	2·50	4 30	1·20	1 00	2·00	28 30	5·80			1 00	1·00	5 00	5·60	44 00	2·90
" " de manque de charbon									10 00	1·90							10 00	0·70
" " diverse	29 30	14·80	15 00	9·40	6 00	1·70	9 30	19·00	75 30	14·80			3 30	3·90	5 00	5·60	144 00	9·80
Total du temps perdu	154 30	77·30	56 00	35·00	153 30	42 80	24 30	49·00	272 30	53·5	17 30	87·50	38 00	42·10	52 00	57·90	768 30	51·90
Total du temps pendant lequel on a dragué	45 30	22·70	104 00	65·00	206 30	57·20	25 30	51·00	237 30	46·50	2 30	12·50	52 00	57·90	38 00	42·10	711 30	48·10
" " aurait pu draguer	200 00	100·00	160 00	100·00	360 00	100·00	50 00	100·00	510 00	100·00	20 00	100·00	90 00	100·00	90 00	100·00	1480 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Cliffside», toute la saison. Remorqueur «Delisle», du 6 au 14 juin, canal Lachine, Remorqueur «Maggie K».

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 mai. *Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa:* 15 décembre.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "N° 115 Ottawa", avec outillage auxiliaire.

——	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	16,524	15,134	7,301	16,803	17,597	12,129	....	....	....	....	....	85,488
Espèce de déblais	....	Sable, glaise gravier, pierres, cailloux.	Glaise, sable gravier, pierres.	Sable, glaise tuf. cailloux.	Sable, glaise cailloux.	Sable, glaise gravier, cailloux.	Sable, glaise gravier.	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	240 00	250 00	270 00	260 00	260 00	220 00	....	....	....	....	....	1,500 00
T. pend. leq. on a dragué	....	120 00	123 30	86 00	108 00	112 00	100 00	....	....	....	....	....	649 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	137 50	123 00	85 00	155 50	157 00	121 00	....	....	....	....	....	132 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	983 96	1,070 27	1,129 73	920 00	970 79	1,012 49	993 33	449 90	478 67	115 34	100 00	427 09	8,651 57
Aprovisionnement	301 50	343 39	366 40	300 00	336 94	330 00	335 70	38 50	177 68	....	....	60 50	2,590 61
Charbon	....	2,025 93	69 75	172 57	693 73	....	1,078 76	....	....	48 42	58 28	1,415 32	5,562 76
Magasins et équipement	41 95	56 11	297 25	696 78	167 73	357 05	42 99	....	368 40	102 60	....	687 35	2,818 21
Dépenses éventuelles	9 00	13 25	22 55	36 05	49 80	....	....	66 85	147 45	11 00	8 85	368 04	732 84
Eau	....	....	....	....	66 80	....	73 00	....	....	....	....	....	139 80
Pilotage et remorquage	....	....	11 25	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11 25
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	20 00	....	....	....	15 00	....	....	....	35 00
Rép. (comp. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	....	1,037 91	20 86	1,641 35	36 74	39 66	1,044 51	7 92	548 18	233 86	1,230 10	1,026 30	6,867 39
Réparations extraordin.	....	600 00	....	1,366 40	....	....	722 20	....	....	....	617 95	729 69	4,036 24
Totaux	1,336 41	4,546 86	1,917 79	3,766 75	2,342 53	1,739 20	3,568 29	563 17	1,735 38	511 22	1,397 23	3,984 60	27,409 43

DÉPENSES FAITES À

——	Trois-Rivières.	Longueuil.	Cap de la Madeleine	Baie St-Paul.	Murray-Bay.			Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague / " remorqueurs du ministère	1,205 49	2,384 34	466 21	865 83	3,729 70	....	....	8,651 57
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	360 97	713 96	139 60	259 26	1,116 82	....	....	2,590 61
Combustible—drague / " remorqueurs du ministère	775 10	1,533 08	299 76	556 71	2,398 11	....	....	5,562 76
Magasins et équipement—drague / " " remorqueurs du ministère	392 68	776 69	151 87	282 04	1,214 93	....	....	2,818 21
Dépenses éventuelles—drague / " remorqueurs du ministère	102 11	201 97	39 49	73 34	315 93	....	....	732 84

Eau—drague	19 48	38 53	7 53	13 99	60 27			139 80
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague		11 25						11 25
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	394 49	780 25	152 57	283 33	1,220 51			2,831 15
" " remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	562 40	1,112 38	217 50	403 93	1,740 03			4,036 24
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	20 00				15 00			35 00
Dépenses totales—drague	3,812 72	7,552 45	1,474 53	2,738 43	11,796 30			27,374 43
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués	20 00				15 00			35 00
Dépenses totales	3,832 72	7,552 45	1,474 53	2,738 43	11,811 30			27,409 43
Verges cubes enlevées	10,901	22,823	4,716	3,815	43,233			85,488
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	35·11 c.	33·09 c.	31·26 c.	71·91 c.	27·32 c.			32·06 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$42·29	$42·19	$42·13	$42·20	$42·18			$42·20
Espèce de déblais	Sable, glaise et vieux piliers.	Cailloux, gravier et pierres.	Glaise et sable.	Glaise, tuf, cailloux.	Sab., glaise, gravier et cailloux.			
Ouvrage commencé	5 mai, 20 juin, 14 octobre.	14 mai,	16 juin.	30 juin.	28 juillet.			
Ouvrage terminé	8 mai, 21 juin, 25 octobre.	13 juin.	19 juin.	25 juillet.	8 octobre.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.					H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orage et de mauvais temps	15 00	6·50	2 00	0·7			10·00	3·50	85 00	13·30					112 00	7·50
" " de réparations	46 00	20·00	36 00	12·40			145 00	50·00	170 00	26·60					397 00	26·50
" " d'approvisionnement de charbon	4 00	1·70	9 00	3·10			4 00	1·40	10 00	1·60					27 00	1·80
" " " d'eau									7 00	1·10					7 00	0·50
" " de marées et de courants							17 00	5·80	14 00	2·20					31 00	2·00
" " du nettoyage du matériel																
" " " des chaudières							10 00	3·50	10 00	1·60					20 00	1·30
" " d'inspection des chaudières																
" " de congés																
" " de retards des chal. et des remorq.	7 00	3·00	12 00	4·20					8 30	1·30					27 30	1·80
" " de retards d. la récept. des ordres	25 00	10·90			1 00	2·00	10 00	3·50							36 00	2·40
" " de remorquage et de prép. de l'ouv.	35 30	15·40	20 00	6·90	13 00	26·00	17 00	5·80	17 30	2·70					103 00	6·90
" " de changement d'ouvrage			16 00	5·50	1 00	2·00			6 00	0·90					23 00	1·50
" " de manque de charbon ou de fournit.									10 00	1·60					10 00	0·70
" " diverses	7 00	3·00	16 00	5·60			12 00	4·10	22 00	3·40					57 00	3·80
Total du temps perdu	139 30	60·50	111 00	38·30	15 00	30·00	225 00	77·60	360 00	56·30					850 30	56·70
" pendant lequel on a dragué	90 30	39·50	179 00	61·70	35 00	70·00	65 00	22·40	280 00	43·70					649 30	43·30
" " aurait pu draguer	230 00	100·00	290 00	100·00	50 00	100·00	290 00	100·00	640 00	100·00					1,500 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Storm King», 5 mai au 28 juin, à Trois-Rivières, Longueuil, Cap de la Madeleine. Remorqueur «Monitor», 30 juin au 25 oct., Baie St-Paul, Murray-Bay, Trois-Rivières.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Mékinac» 20 et 21 juin, à Trois-Rivières, transport de la grue à Murray-Bay.

Date à laquelle la drague a commencé son travail : 29 avril 1913.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.Q.: 5 décembre 1913.

QUEBEC—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "PROGRESS N° 116", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs c.	....	11,452	20,650	19,430	24,350	21,350	16,850	14,800	....	....	....	....	128,882
Espèce de déblais	....	Glaise et cailloux.	Tuf, sable, glaise et sable.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Tuf, sable, glaise, gravier.	Cailloux et tuf.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	240 00	250 00	270 00	260 00	263 00	270 00	240 00	....	....	....	....	1,793 00
Temps p. lequel a drag.	....	78 00	172 30	119 45	136 30	132 00	135 00	155 30	....	....	....	....	929 15
Nombre de vgs cubes draguées par heure	....	146·75	119·50	162·25	178·50	161·75	124·75	95·25	....	....	....	....	138·75

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,040 00	1,073 97	1,064 50	1,253 37	1,246 09	1,334 17	1,141 45	1,505 16	526 56	50 81	50 00	392 41	10,678 49
Approvisionnement	268 70	331 56	359 50	363 50	373 06	412 60	343 27	399 05	124 83	....	....	75 63	3,051 70
Charbon	....	155 10	198 06	73 28	457 62	821 39	813 85	1,240 17	1,220 24	....	....	733 91	5,713 62
Magasins et équipement	....	77 60	41 61	22 36	250 75	561 72	87 98	171 28	112 14	109 73	27 29	677 34	2,140 10
Dépenses éventuelles	34 80	10 60	25 90	....	52 30	16 21	14 00	19 90	187 08	....	....	441 95	802 74
Eau	....	....	....	....	76 45	96 95	102 90	....	....	....	....	....	276 30
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	15 00	....	....	20 00	....	....	35 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	10 00	605 00	....	....	....	....	....	....	....	....	615 00
Rép. (c. t. les item char. a. rép. d. vais. du min.)	151 40	3,418 30	561 72	1,996 05	656 15	423 81	74 21	1,283 94	1,679 08	163 14	223 07	191 21	10,822 08
Répar. extraordinaires	....	2,142 30	....	875 00	....	....	....	1,200 00	....	....	....	....	4,217 30
Totaux	1,494 90	5,067 13	2,261 29	4,313 86	3,112 42	3,666 85	2,592 66	4,619 50	3,849 93	343 68	300 36	2,512 45	34,135 03

DÉPENSES FAITES À

	Trois-Rivières.	Berthier en bas.	Murray-Bay.	Rimouski.	Cap de Madeleine.	Longueuil.	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Salaires—drague; " remorqueurs du ministère	1,114 67	1,597 32	695 24	4,231 76	815 90	2,223 60	....	10,678 49
Provisions—drague; " remorqueurs du ministère	318 55	456 48	198 69	1,209 35	233 17	635 46	....	3,051 70
Combustible—drague; " remorqueurs du ministère	596 43	854 66	371 99	2,264 23	436 55	1,189 76	....	5,713 62
Magasins et équipement—drague; " " remorqueurs du ministère	223 40	320 12	139 33	848 09	163 52	445 64	....	2,140 10
Dépenses éventuelles—drague; " remorqueurs du ministère	83 79	120 08	52 26	318 12	61 33	167 16	....	802 74
Eau—drague; " remorqueurs du ministère	28 84	41 33	17 99	109 49	21 11	57 54	....	276 30
Pilotage et remorquage—drague	3 65	5 24	2 28	13 87	2 67	7 29	....	35 00

" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueur du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Réparations ordinaires—drague / " " remorqeurs du ministère	689 45	987 96	430 01	2,617 39	504 64	1,375 33	....	6,604 78
Réparations extraordinaires—drague / " " remorqueurs du ministère	440 22	630 84	274 57	1,671 26	322 23	878 18	....	4,217 30
Loyer de remorqueurs	605 00	10 00	....	....	....	....	....	615 00
Dépenses totales—drague / " " remorqueurs du ministère	3,499 00	5,014 03	2,182 36	13,283 56	2,561 12	6,979 96	....	33,520 03
Dépenses totales—remorqueurs loués	605 00	10 00	....	....	....	....	....	615 00
Dépenses totales	4,104 00	5,024 03	2,182 36	13,283 56	2,561 12	6,979 96	....	34,135 03
Verges cubes enlevées	14,602	16,500	6,730	63,150	9,500	18,400	....	128,882
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	28·10 c.	30·44 c.	32·42 c.	21·03 c.	26·95 c.	37·93 c.	....	26·49 c.
Coût par heure du dragage actuel	$42·31	$36·14	$36·07	$36·07	$36·07	$36·07	....	$36·73
Espèce de déblais	Glaise et cailloux.	Glaise, sable, tuf.	Glaise, sable et tuf.	Glaise, sable, tuf.	Glaise	Tuf, gravier et cailloux.	....	....
Ouvrage commencé	5 mai, 29 sept.	28 mai.	23 Juin	23 juin	6 oct.	18 oct.	....	....
Ouvrage terminé	21 mai, 4 oct.	21 juin.	2 Julllet	2 juillet.	14 oct.	28 nov.	....	....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—		H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	2 30	0·90	44 00	16·3	....	....	109 00	15·50	....	....	5 00	1·20	....	....	160 30	8·90
" " de réparations	1 00	0·40	2·00	0·70	0 30	0·60	100 00	14·30	2 00	2·50	24 00	6·20	....	....	129 30	7·20
" " d'approvisionnement de charbon	9 00	3·30	7 00	2·60	....	....	11 00	1·60	2 00	2·50	3 00	0·7	....	....	32 00	1·80
" " " d'eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " de marées et de courants	3 30	1·30	3 00	1·10	9 30	11·60	1 00	....	....	....	1 00	0·30	....	....	18 00	1·00
" " de nettoyage du matériel	....	....	1 00	0·30	....	....	....	....	....	....	2 00	0·50	....	....	3 00	0·20
" " " des chaudières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " d'inspection des chaudières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " de congés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10 00	2·50	....	....	10 00	0·60
" " de retards des chal. et des remorq.	62 00	23·00	....	....	....	....	19 45	2·80	....	....	97 00	25·00	....	....	178 45	10·00
" " dans la réception des ordres	....	....	30 00	11·10	....	....	....	....	....	....	12 00	3·10	....	....	42 00	2·30
" " de remorq. et de prép. de l'ouvr.	83 00	30·80	20 00	7·70	8 00	9·80	71 00	10·10	3 00	3·70	15 00	3·80	....	....	200 00	11·10
" " de changement d'ouvrage	11 00	4·10	9 00	3·30	....	....	....	....	1 00	1·30	5 00	1·20	....	....	26 00	1·40
" " de manque de charb. ou de fourn.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " de brouillard	....	....	....	....	....	....	14 30	2·10	....	....	....	....	....	....	14 30	0·80
" " diverses	1 00	0·40	15 00	5·50	3 30	4·3	6 30	0·90	1 00	1·30	22 30	5·80	....	....	49 30	2·70
Total du temps perdu	173 00	64·20	131 00	48·60	21 30	26·30	332 45	47·30	9 00	11·30	196 30	50·30	....	....	863 45	48·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	97 00	35·80	139 00	51·40	60 30	73·70	368 15	52·70	71 00	88·70	193 30	49·70	....	....	929 15	52·00
" " " " aurait pu draguer	270 00	100·00	270 00	100 00	82 00	100 00	701 00	100·00	80 00	100·00	390 00	100·00	....	....	1,793 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Monitor», 5 mai au 28 juillet, Trois-Rivières et Berthier en bas: 3 nov. au 28 nov., Longueuil, Qué. Remorqueur «Speedy», le 22 juin. Le «Storm King», du 30 juin au 14 oct., à Murray-Bay, Rimouski, Trois-Rivières et Cap de la Madeleine. Remorqueur «Delisle», 20 octobre au 22 novembre, à Longueuil.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «M. E. Hackett», le 24 mai. Remorqueur «Lucina», à Trois-Rivières, du 16 au 22 mai.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 avril.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.Q.: 20 déc. 1913.

Le travail à Murray-Bay était pour des particuliers.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "Richelieu N° 119", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	....	3,171	7,063	10,668	8,788	4,778	8,956	5,341	....	....	....	....	48,765
Espèce de déblais	....	Glaise, cailloux.	Glaise, caillloux.	Glaise, cailloux, sable.	Sable.....	Glaise, sable, cailloux.	Glaise, sable, cailloux.	Glaise, sable, cailloux.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	140 00	250 00	270 00	260 00	260 00	264 30	192 30					1,637 00
Tp. p. lequel on a dragué	....	98 00	158 00	230 00	232 00	130 00	211 30	132 30	....	....	....	....	1,192 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	32·50	44·75	46·50	37·75	36·75	42·25	40·75	....	....	....	....	40·45

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	592 00	522 55	510 00	510 00	510 00	510 00	510 00	584 24	131 61	79 03	28 57	252 42	4,740 42
Approvisionnements	133 00	163 20	168 28	170 80	168 00	165 70	186 50	165 00	14 52	....	....	58 50	1,393 30
Charbon	....	50 19	735 81	199 27	....	172 24	75 94	173 48	281 64	....	....	....	1,688 57
Magasins et équipement	36 77	220 11	12 62	....	....	....	....	....	89 05	....	....	357 42	715 97
Dépenses éventuelles	....	21 46	7 95	11 75	3 50	12 25	....	6 00	75 00	....	....	320 44	458 35
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des v. du m.)	56 87	57 60	38 40	152 58	268 69	213 61	664 75	23 95	374 92	99 04	100 07	201 44	2,251 92
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	818 64	1,035 19	1,472 78	1,044 40	950 19	1,073 80	1,437 19	952 76	966 74	178 07	128 64	1,190 22	1,248 53

DÉPENSES FAITES À

—	St-Antoine.	Ile-au-Foin.	Iberville.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	1,411 78	1,714 03	1,614 61	....	....	....	....	4,740 42
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	414 95	503 78	474 57	....	....	....	....	1,393 30
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	502 89	610 55	575 13	....	....	....	....	1,688 57
" remorqueurs du ministère								
Magasin et équipement—drague	213 23	258 88	243 86	....	....	....	....	715 97
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	136 50	165 73	156 12	....	....	....	....	458 35
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	670 67	814 24	767 01					2,251 92
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " emorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	3,350 02	4,067 21	3,831 30					11,248 53
" remorqueurs du ministère								
" remorqueurs loués								
Dépenses totales	3,350 02	4,067 21	3,831 30					11,248 53
Verges cubes enlevées	15,138	17,401	16,226					48,765
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	22·14c.	23·37c.	23·55c.					23·07c.
" heure du dragage actuel	$9 43	$9 43	$9 43					$9 43
Espèce de déblais	Glaise et caill.	Sable	Sable, glaise, pierres.					
Ouvrage commencé	16 mai.	16 juillet.	23 sept.					
" terminé	14 juillet.	10 sept.	25 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—		—		—		—		H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et du mauvais temps	10 00	2·00	5 00	1·00	25 00	4·00									40 00	2·50
" " de réparations	98 00	19·20	23 00	4·50	97 30	15·10									218 30	13·30
" " d'approvisionnements de charbon	3 00	0·60	5 00	1·00	3 00	0·50									11 00	0·60
" " " d'eau																
" " de marées et de courants																
" " de nettoyage du matériel	3 00	0·60	7 00	1·40	4 00	0·60									14 00	0·80
" " " des chaudières			5 00	1·00											5 00	0·30
" " d'inspection des chaudières																
" " de congés	20 00	3·90	10 00	2·00	19 00	3·40									49 00	3·00
" " de retards des chalands et des remorq.																
" " " dans la réception des ordres																
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	7 00	1·30	10 00	2·00	64 00	10·30									81 00	4·90
" " de changement d'ouvrage	2 00	0·40	4 00	0·80	8 30	1·40									14 30	0·90
" " de charbon ou de fourniture	10 00	2·00													10 00	0·60
" " diverse	2 00	0·40													2 00	0·10
Total du temps perdu	155 00	30·40	69 00	13·70	221 00	35·30									445 00	27·20
Total du temps pendant lequel on a dragué	355 00	69·60	431 00	86·30	406 00	64·70									1,192 00	72·80
" " aurait pu draguer	510 00	100·00	500 00	100·00	627 00	100·00									1,637 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Ottawa», toute la saison
Date à laquelle la drague à commencé son travail: 6 mai
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Chambly, P.Q.: 18 déc. 1913.

QUEBEC—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTERE, "ST-LOUIS N° 121", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs.c..	411	7,301	8,693	6,523	3,492	7,520	6,180	975	...	...	...	...	41,095
Espèce de déblais......	Sable.	Sable.	Glaise.	Glaise.	Glaise.	Glaise,sable	Sable	Sable, glaise tuf, cailloux.					
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	20 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	190 00	...	...	...	...	1,790 00
Temps pen. leq. on a dr	20 00	222 00	227 00	196 30	132 00	217 00	192 00	48 00	...	...	...	...	1,254 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure..	20·50	32·75	33·25	33·25	26·25	34·50	32·55	20·50	...	...	...	...	40·75

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	386 83	490 00	495 00	492 74	505 00	541 13	544 30	505 00	261 84	...	50 00	434 00	4,705 84
Approvisionnement	141 00	165 00	167 20	165 00	178 00	168 50	175 20	172 50	42 49	...	...	105 38	1,480 27
Charbon...............	8 50	227 72	195 78	...	189 11	...	396 78	...	33 75	...	8 00	234 25	1,293 89
Magasins et équipement	65 96	2 20	57 43	...	...	87 26	0 90	...	59 83	...	...	265 67	539 25
Dépenses éventuelles...	29 80	5 80	3 00	...	5 10	13 60	27 40	3 50	51 50	...	14 70	381 94	536 34
Eau..................	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pilotage et remorquage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quaiage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Loyer des remorqueurs.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rép (c. t. les item ch. rép. des v. du m.)....	2 50	...	59 40	51 58	14 03	86 97	438 85	426 50	541 62	147 10	910 11	430 15	3,108 81
Réparations extraordin.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totaux	634 59	890 72	977 81	709 32	891 24	897 46	1,583 43	1,107 50	991 03	147 10	982 81	1,851 39	11,664 40

DÉPENSES FAITES À

—	Ile aux Castors.	St-Roch.	Abenakis-Sp'ngs	Riv.St-François	Longueuil.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague.... / " remorqueurs du ministère....	907 78	1,232 25	926 54	1,519 23	120 04	...	...	4,705 84
Provisions—drague.... / " remorqueurs du ministère....	285 56	387 62	291 46	477 87	37 76	...	...	1,480 27
Combustible—drague.... / " remorqueurs du ministère....	249 60	338 81	254 76	417 72	33 00	...	...	1,293 89
Magasins et équipement—drague.... / " " remorqueurs du ministère....	104 02	141 21	106 17	174 09	13 76	...	...	539 25
Dépenses éventuelles—drague.... / " remorqueurs du ministère....	103 47	140 44	105 60	173 15	13 68	...	...	536 34
Eau—drague....	...	...	...	...	...	...	...	...
" remorqueurs du ministère....	...	...	...	...	...	...	...	...

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs 'u ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague " remorqueurs du ministère	599 71	814 06	612 10	1,003 64	79 30			3,108 81
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague " " remorqueurs du ministère	2,250 14	3,054 39	2,296 63	3,765 70	297 54			11,664 40
" " " loués								
Dépenses totales	2,250 14	3,054 39	2,296 63	3,765 70	297 54			11,664 40
Verges cubes enlevées	7,712	12,515	7,003	13,370	495			41,095
Coût par verge cube (calculée d'après la dépense totale)	29·17c.	24·40c.	32·79c.	28·16c.	60·10c.			25·95c.
Coût par heure du dragage actuel	$9 29	$9 29	$9 29	$9 29	$9 29			$9 29
Espèce de déblais	Sable	Glaise	Glaise	Sable	Tuf, cailloux, glaise.			
Ouvrage commencé	29 avril.	2 juin.	21 juillet.	5 sept.	11 nov.			
Ouvrage terminé	30 mai.	14 juillet.	3 sept.	4 nov.	21 nov.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	2 00	0·70					15 00	2·70	10 00	6·70			27 00	1·50
" " de réparations	13 00	4·70	33 30	8·40	33 00	7·80	67 00	12·40	43 00	28·70			189 30	10 50
" " d'approvisionnement de charbon			2 00	0·50	1 00	0·20	7 00	1·30					10 00	0·60
" " " d'eau														
" " de marées e tde courantsl														
" " de nettoyage du matérie							3 00	0·60					3 00	0·20
" " " des chaudières														
" " d'inspections des chaudières														
" " de congés	20 00	7·20	10 00	2·50	10 00	2·40	20 00	3·70					60 00	3·40
" " de retards des chal. et des remorq									18 00	12·00			18 00	1·00
" " de retards d. la récep. des ordres					20 00	4·80			10 00	6·70			30 00	1·70
" " de remorq. et prép. de l'ouvrage	3 00	1·10	12 00	3·00	30 00	7·20	20 00	3·70	30 00	20·00			95 00	5·30
" " de changement d'ouvrage			4 00	1·00									4 00	0·20
" " de manque de charbon ou de fourn.			10 00	2·50									10 00	0·60
" " diverse					79 00	18·80	3 00	0·60	7 00	4·70			89 00	4·90
Total du temps perdu	38 00	13·70	71 30	17·90	173 00	41·20	135 00	25·00	118 00	78·80			535 30	29·90
Total du temps pendant lequel on a dragué	242 00	86·30	328 30	82·10	247 00	58·8	405 00	75·00	32 00	21·20			1254 30	70·10
" " " aurait pu draguer	280 00	100·00	400 00	100·00	420 00	100·00	540 00	100·00	150 00	100·00			1790 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Daisy», du 29 avril au 4 octobre, à l'Ile aux Castors, St-Roch, Abenakis-Springs, rivière St-François. Remorqueur « Maggie K. », du 4 octobre au 22 novembre, à la rivière St-François et à Longueuil.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 22 avril.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.-Q.: 20 déc. 1913.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, " St-Maurice N° 122 ", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.				6,298	10,972	10,221	6,990						34,481
Espèce de déblais				Gravier.	Glaise et sable.	Gravier et glaise.	Gravier et sable.						
Temps pendant lequel on aurait pu draguer				220 00	260 00	260 00	270 00						1,010 00
T. pend. leq. on a drag.				100 00	201 00	188 00	152 00						641 00
Nombre de vgs cubes draguées par heure				62·98	54·58	54·32	45·98						

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	743 33	952 70	811 15	682 42	703 62	671 71	999 24	481 00	601 90	100 00	100 00	100 00	6,947 07
Approvisionnement		222 75	180 00	191 00	202 00	192 50	202 00	60 00					1,250 25
Charbon	116 38	88 59	158 65	366 97	219 07	252 47	342 95	126 83					1,671 91
Magasins et équipement		394 50	120 00	28 00	16 09	22 90	40 56	56 11				21 00	708 16
Dépenses éventuelles	36 15	33 05	25 58	12 93	24 20	17 00	22 25	21 61	3 85				196 62
Eau													
Pilotage et remorquage			210 00										210 00
Quaiage			15 00										15 00
Loyer des remorqueurs													
Rép. (co. t. les item ch. aux rép. des vai. du m.)	200 65	256 81	274 29	67 90	182 63	39 77	180 86		34 16				1,237 07
Réparations extraordi.													
Totaux	1,096 51	1,948 40	1,803 67	1,349 22	1,347 61	1,196 35	1,787 86	745 55	639 91	100 00	100 00	121 00	12,236 08

DÉPENSES FAITES À

	St-Roch de Mekinac.	Pte. A Trudel.	Ricard-Crossing.	Pte. Madeleine.	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Salaires—drague	749 81	316 84	494 97	2,346 01				3,907 63
" remorqueurs du ministère	488 00	244 00	244 00	2,063 44				3,039 44
Provisions—drague	210 00	116 09	138 06	365 80				830 24
" remorqueurs du ministère	120 00	60 00	60 00	180 00				420 00
Combustible—drague	418 25	175 33	343 95	551 17				1,488 70
" remorqueurs du ministère	66 83			116 38				183 21
Magasins et équipement—drague	36 07	15 95	38 16	423 97				514 15
" " remorqueurs du ministère				194 01				194 01
Dépenses éventuelles—drague	27 13	15 00	12 75	54 54				109 42
" " remorqueurs du ministère	10 00	2 00	9 50	65 70				87 20
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								

Pilotage et remorquage—drague	210 00							210 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague				15 00				15 00
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	164 85	39 77	77 20	518 61				800 43
" remorqueurs du ministère	59 06		95 30	282 28				436 64
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	1,816 41	678 98	1,105 09	4,275 10				7,875 58
" " remorqueurs du ministère	743 89	306 00	408 80	2,901 81				4,360 50
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	2,560 30	984 98	1,513 89	7,176 91				12,236 08
Verges cubes enlevées	19,960	8,674	8,271	573				34,481
Coût par verges cube (calculé d'après la dépense totale)	15 cts.	11 cts.	18 cts.					16 cts.
Coût par heure du draguage actuel	$8·17	$7·52	$8·81					$19·09
Espèce de déblais	Gravier, glaise et sable.	Sable et glaise.	Gravier	Sable				
Ouvrage commencé	7 juillet	28 août	22 sept.	24 oct.				
Ouvrage terminé	27 août	19 sept.	22 oct.	25 oct.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	2·00			20 00	8·00						30 00	2·90
" " de réparations	96 00	20·00	33 00	18·40	16 00	6·20						145 00	14·30
" " d'approvisionnement de charbon													
" " " d'eau													
" " de marées et de courants													
" " de nettoyage de matériel	21 00	4·40	9 00	5·00	12 00	4·60	3 00	3·30				45 00	4·40
" " " des chaudières	5 00	1·00										5 00	0·40
" " d'inspection des chaudières													
" " de congés													
" " de retards des chal. et des remorq					10 00	3·90						10 00	0·90
" " de retards dans la récept. des ordres													
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	22 00	4·60			10 00	3·90						32 00	3·10
" " de changement d'ouvrage	22 00	4·60	7 00	3·90	20 00	8·00						49 00	4·80
" " de manque de charbon ou de fournit.													
" " diverse	3 00	0·70					50 00	55·50				53 00	5·20
Total du temps perdu	179 00	37·30	49 00	27·20	88 00	33·88	53 00	58·80				369 00	36·50
Total du temps pendant lequel on a dragué	301 00	62·70	131 00	72·80	172 00	66·20	37 00	41·20				641 00	63·50
" " " " aurait pu draguer	480 00	100·00	180 00	100·00	260·00	100·00	90 00	100·00				1,010 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Annette».
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Radnor», du 25 juin au 1er juillet 1913.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 7 juillet 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pointe Madeleine, 25 octobre 1913.

QUEBEC—*Suite.*

Drague du ministère, "N° 123", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés. vgs. c.	....	....	....	....	4,283	16,271	21,673	9,664	....	....	....	....	51,891
Espèce de déblais......	....	....	....	....	Tuf, sable, cailloux.	Tuf, glaise, cailloux.	Tuf, cailloux.	Tuf, cailloux.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	....	....	....	....	110 00	260 00	270 00	150 00	....	....	....	....	790 00
Temps p. lequel on a d.	....	....	....	....	75 00	181 00	236 00	109 00	....	....	....	....	601 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	....	....	....	....	57·00	90·00	92·00	88·00	....	....	....	....	86·00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaire..............	....	....	....	....	394 66	584 67	777 19	650 64	252 82	65 61	50 00	761 15	3,536 74
Approvisionnement	....	....	....	....	112 58	180 00	197 00	195 00	56 02	....	....	184 50	925 10
Charbon..............	....	....	....	248 19	....	545 32	543 30	....	374 62	....	....	250 53	1,961 96
Magasin et équipement.	....	....	....	....	....	5 20	10 00	171 40	5 36	....	....	698 92	890 88
Dépenses éventuelles...	....	....	....	....	....	26 60	6 85	4 43	59 71	13 80	3 80	406 92	522 11
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage.	....	....	....	....	....	12 00	....	....	....	....	....	....	12 00
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (comp. t. les item c. aux rép. des v. du m.	....	....	....	....	....	....	....	249 59	1,228 54	86 60	423 39	946 09	2,934 21
Répar. extraordinaires..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux...........	....	....	....	248 19	507 24	1,353 79	1,534 34	1,271 06	1,977 07	166 01	477 19	3,248 11	10,783 00

DÉPENSES FAITES À

—	St-Pierre-les-Becquets.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague. " remorqueurs du ministère..	3,536 74	....	....	....	....	....	....	3,536 74
Provisions—drague. " remorqueurs du ministère.	925 10	....	....	....	....	....	....	925 10
Combustible—drague. " remorqueurs du ministère.	1,961 96	....	....	....	....	....	....	1,961 96
Magasins et équipement—drague. " " remorqueurs du ministère.	890 88	....	....	....	....	....	....	890 88
Dépenses éventuelles—drague. " " remorqueurs du ministère.	522 11	....	....	....	....	....	....	522 11

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague	12 00							12 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	2,934 21							2,934 21
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	10,783 00							10,783 00
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses totales	10,783 00							10,783 00
Verges cubes enlevées	51,891							51,891
Coût par verge cube (calculé d'après la dépenses totale)	20·77 c.							20·77 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$17·92							$17·92
Espèce de déblais	Sable, cailloux, tuf et glaise.							
Ouvrage commencé	12 août.							
Ouvrage terminé	18 nov.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	36 00	4·20							36 00	4·20
" " de réparations	108 30	12·80							108 30	12·80
" " d'approvisionnement de charbon	15 00	1·80							15 00	1·80
" " " d'eau										
" " de marées et de courants	5 00	0·60							5 00	0·60
" " de nettoyage du matériel	8 00	0·90							8 00	0·90
" " " des chaudières	5 00	0·60							5 00	0·60
" " d'inspection des chaudières										
" " de congé	20 00	2·40							20 00	2·40
" " de retards des chalands et des remorqueurs	48 30	5·70							48 30	5·70
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de rémorquage et de prépar. de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage										
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses	3 00	0·40							3 00	0·40
Total du temps perdu	249 00	29·40							249 00	29·40
Total du temps pendant lequel on a dragué	601 00	70·60							601 00	70·60
" " " aurait pu draguer	850 00	100·00							850 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Fashion», toute la saison.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 29 juillet.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.-Q.?

QUEBEC—*Fin.*

Dragué arrache-pierres, avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.					222	237	194						653
Espèce de déblais					Cailloux	Cailloux	Cailloux						
Temps pendant lequel ou aurait pu draguer				130 00	255 00	255 00	220 00						860 00
Temps pen. leq. on a dr.					174 30	197 00	162 00						533 30
Nombre de vgs cubes draguées par heure					1·30	1·20	1·20						

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	50 00	50 00	89 50	604 50	568 67	568 67	564 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	2,745 34
Approvisionnement				4 00	203 50	210 00	187 50						605 00
Charbon													
Magasins et équipement			12 85	394 88	283 96	24 30	37 50	1 25					754 74
Dépenses éventuelles			8 00	4 00	20 80	65 90	24 48	15 20					138 38
Eau													
Pilotage et remorquage					70 00								70 00
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Répa. (c. t. les item ch. aux rép. des vai. du m.)				105 26	32 45	13 20	20 70						171 61
Répar. extraordinaires													
Totaux	50 00	50 00	110 35	1,112 64	1,179 38	882 07	834 18	66 45	50 00	50 00	50 00	50 00	4,485 07

DÉPENSES FAITES À

—	Rap. Manigance	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	2,745 34							2,745 34
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	605 00							605 00
" remorqueurs du ministère								
Combustibles—drague								
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	754 74							754 74
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	138 38							138 38
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								

Pilotage et remorquage—drague	70 00							70 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	171 61							171 61
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	4,485 07							4,485 07
" remorqueurs du ministère								
" " loués								
Dépenses totales								
Verges cubes enlevées	653							653
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	6 87							$6 87
Coût par heure du dragage actuel	8 41							$8 41
Espèce de déblais	Cailloux							
Ouvrage commencé	4 août.							
" terminé	25 oct.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	52 00	4·20							52 00	4·20
" " de réparations	130 00	15·10							130 00	15·10
" " d'approvisionnement de charbon										
" " " d'eau	5 00	0·40							5 00	0·40
" " de marée et de courants										
" " de nettoyage du matériel										
" " " des chaudières										
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	25 00	3·00							25 00	3·00
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " " dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	101 30	11·90							101 30	11·90
" " de changement d'ouvrage	6 00	0·50							6 00	0·50
" " de manque de charbon ou de fournitures										
" " diverses	7 00	0·60							7 00	0·60
Total du temps perdu	326 30	37·80							326 30	37·80
Total du temps pendant lequel on a dragué	533 30	62·20							533 30	62·20
" " aurait pu draguer	860 00	100·00							860 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Radnor», 1er au 21 août 1913.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 17 juillet 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pointe à Madeleine: 25 octobre 1913.

ONTARIO ET QUEBEC.

Drague du ministère, "N° 118 Queen", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs.c.	....	999	6,512	5,143	6,401	4,773	5,032	....	....	....	....	....	28,860
Espèce de déblais	....	Glaise.	Glaise.	Bois, roc, glaise.	Glaise.	Glaise.	Glaise.	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	60 00	250 00	270 00	260 00	260 00	230 00	....	....	....	....	....	1,330 00
Temps pen. leq. on a dr.	....	47 00	197 00	178 00	193 00	147 00	154 00	....	....	....	....	....	916 00
Nombre de vgs. cubes dragués par heure	....	21 00	33 00	29 00	33 00	32 00	33 00	....	....	....	....	....	31 5

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	375 67	524 68	545 00	545 00	545 00	543 83	545 00	260 00	130 00	50 00	50 00	142 50	4,256 68
Approvisionnement	....	284 04	180 00	180 00	187 80	180 00	180 00	84 00	....	....	....	15 50	1,291 34
Charbon	110 00	5 60	....	....	445 28	568 08	128 62	10 62	....	....	....	....	1,268 20
Magasins et équipement	....	175 01	86 14	92 83	23 41	54	....	7 55	10 95	....	....	212 22	608 65
Dépenses casuelles	....	13 80	30 99	....	10 74	....	6 00	22 95	10 00	....	78 90	582 81	756 19
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des v. du m.)	794 66	69 41	121 94	66 09	26 75	229 24	....	112 58	27 00	163 69	100 19	774 28	2,485 83
Rép. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,280 33	1,072 54	964 07	883 92	1,238 98	1,521 69	859 62	497 70	711 95	213 69	229 09	1,727 31	10,666 89

DÉPENSES FAITES À

—	New Liskeard.	Haileybury.	Dawson's Point.	Lorraine.	Ville-Marie.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague / " remorqueurs du ministère	771 41	1,105 99	37 18	116 17	2,225 93	....	....	4,256 68
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	234 02	335 52	11 28	35 24	675 28	....	....	1,291 34
Combustible—drague / " remorqueurs du midistère	229 82	329 52	11 08	34 61	663 17	....	....	1,268 20
Magasins et équipement—drague / " " remorqueurs du ministère	110 30	158 14	5 31	16 62	318 28	....	....	608 65
Dépenses éventuelles—drague / " remorqueurs du ministère	137 04	196 48	6 60	20 64	395 43	....	....	756 19
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague " remorqueurs du ministère	450 49	645 88	21 71	68 85	1,299 90			2,485 83
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague " " remorqueurs du ministère	1,933 08	2,771 53	93 16	291 13	5,577 99			10,666 89
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	1,933 08	2,771 53	93 16	291 13	5,577 99			10,666 89
Verges cubes enlevées	4,625	7,770	74	481	15,910			28,860
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	41·79 cts.	35·67 cts.	$1 25	64·68 cts.	35·05 cts.			36·96 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$11 65	$11 65	$11 65	$11 65	$11 65			$11 65
Espèce de déblais	Glaise	Glaise	Bois et pierre	Glaise	Glaise			
Ouvrage commencé	26 mai	20 juin	29 juil.	31 juil.	2 août			
Ouvrage terminé	18 juin	26 juil.	29 juil.	1 août	27 oct.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	8 00	3·80	3 00	0·90					65 00	8·90			76 00	5·70
" " de réparations	6 00	2·90	39 00	11·50					41 00	5·60			86 00	6·50
" " d'apprvisionnement de charbon	5 30	2·60	4 00	1·20					34 00	4·70			43 30	3·30
" " " d'eau														
" " de marées et de courants														
" " de nettoyage du matériel	1 30	0·70	4 00	1·20					5 00	0·70			10 30	1·10
" " " des chaudières									1 00	0·10			1 00	
" " d'inspection des chaudières									6 00	0·80			6 00	0·50
" " de congés	10 00	4·80	10 00	2·90					10 00	1·40			30 00	2·20
" " de retards des chalands de remorq			1 00	0·30					26 00	3·60			27 00	2·00
" " de retards dans la récep. des ordres														
" " de remorq. et de prép. de l'ouvrage	2 00	0·90	6 00	1·80	2 00	20·00	15 00	37·50					25 00	1·90
" " de changement d'ouvrage	10 00	4·80	15 00	4·30					20 00	2·70			45 00	3·40
" " de manque de charbon ou de fourn.			16 00	4·70									16 00	1·20
" " diverses	1 00	0·50	4 00	1·20					43 00	5·90			48 00	3·60
Total du temps perdu	44 00	21·00	102 00	30·00	2 00	20·00	15 00	37·50	251 00	34·40			414 00	31·40
Total du temps pendant lequel on a dragué	166 00	79·00	238 00	70 00	8 00	80·00	25 00	62·50	479 00	65·60			916 00	68·60
" " " aurait pu draguer	210 00	100·00	340 00	100·00	10 00	100·00	40 00	100·00	730 00	100·00			1330 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Dora», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Scotchnan», 1er au 30 novembre.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement au chantier maritime de Haileybury: 15 novembre.

ONTARIO.

Drague du ministère, "N° 109 Industry", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Julillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	3,788	20,401	41,452	31,518	58,052	23,014	13,144	6,287	....	....	....	....	197,656
Espèce de déblais..., ..	Tuf, roc sable et gravier.	Cailloux, tuf, glaise, alluvions, pierre, sable	Gravier, cailloux, Sable, alluvions.	Alluvions, gravier, glaise, sable, cailloux.	Cailloux, glaise, gravier, tuf, débris.	Gravier, sable, cailloux, tuf, alluvions, bois.	Tuf, sable, gravier, cailloux, bois, roc,	Tuf, roc glaise.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer,	70 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	130 00	....	....	....	....	1,770 00
Temp p. leq. on a drag..	40 30	164 45	176 45	173 30	200 30	167 30	148 00	71 30	....	....	....	....	1,143 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	93 50	123 75	234 50	181 75	289 50	137 50	88 75	88 00	....	....	....	....	172 75

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Julillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$c ts.	$ cts.	$ cts.	$ crs.
Salaires...............	1,245 57	1,246 29	1,268 17	1,265 64	1,265 00	1,267 67	1,284 35	1,171 33	589 32	82 26	55 00	625 30	11,365 90
Approvisionnement....	336 50	352 74	361 50	362 71	361 20	345 50	363 87	355 33	35 46	....	....	111 50	2,986 31
Combustible....	730 04	....	388 30	1,402 19	221 00	....	2,030 73	....	1,003 50	....	....	....	5,775 76
Magasins et équipement	....	42 96	82 41	63 68	26 64	573 88	419 45	354 87	456 22	....	112 90	467 15	2,600 16
Dépenses éventuelles...	37 70	19 47	24 50	13 41	33 24	56 86	12 04	39 65	102 91	....	13 75	139 20	492 73
Eau....................,	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyers des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép, (com. t. les items c. ch. aux vais. du minis.	....	2,032 40	250 98	164 76	36 92	605 87	29 05	163 85	200 37	643 22	406 30	1,250 90	5,784 62
Répar. extraordinaires,	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux...........,	2,349 81	3,693 86	2,375 86	3,272 39	1,944 00	2,849 78	4,139 49	2,085 03	2,387 78	725 48	587 95	2,594 05	29,005 48

DÉPENSES FAITES À:

—	Collingwood, Ont.	Meaford, Ont.	Owen Sound, Ont.	Ile Griffith,	Wiarton, Ont.	Baie Colpoys.	—	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
Salaires—drague ...., ... " remorqueurs du ministère.....................	3,602 19	4,894 89	1,715 33	139 21	636 41	377 87	....	11,365 90
Provisions—drague..............., ... " remorqueurs du ministère.....................	946 45	1,286 09	450 69	36 58	167 22	99 28	....	2,986 31
Combustible—drague...................................... " remorqueurs du ministère................	1,830 51	2,487 42	871 67	70 74	323 40	192 02	....	5,775 76
Magasins et équipement—drague........................ " " remorqueurs du ministère..,...	824 07	1,119 80	392 41	31 85	145 59	86 44	....	2,600 16

Dépenses éventuelles—drague	156 16	212 20	74 36	6 04	27 59	16 38		492 73
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	1,833 30	2,491 24	873 01	70 85	323 90	192 32		5,784 62
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses totales—drague	9,192 68	12,491 64	4,377 47	355 27	1,624 11	964 31		29,005 48
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	9,192 68	12,491 64	4,377 47	355 27	1,624 11	964 31		29,005 48
Verges cubes enlevées	35,161	109,106	30,107	3,100	13,486	6,696		197,656
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	26·14 c.	11,45 c.	14·53 c.	11·46 c.	12·04 c.	14·40 c.		14·66 c.
Coût par heure du dragage actuel	$25·37	$25·37	$22·47	$25·37	$25·37	$25·37		$25·37
Espèce de déblais	Sable, glaise, tuf, gravier, roc, alluvions, pierre.	Glaise, cailloux, gravier, alluvions, tuf, sable et bois	Sable, alluvions.	Sable et gravier.	Glaise	Glaise et sable		
Ouvrage commencé	23 avril, 4 oct.	22 mai, 31 juil.	12 juin	11 juillet.	16 juillet	25 juillet		
Ouvrage terminé	16 mai, 14 nov.	10 juin, 29 sept.	8 juillet	16 juillet	24 juillet	30 juillet		

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	96 00	15·50	63 30	8·80			28 00	43·80							187 30	10·60
" " de réparations	77 00	12·40	16 30	2·30	4 00	1·70	20 00	31·20	1 30	2·00					119 00	6·70
" " d'approvisionnements de charbon	2 00	0·30	26 30	3·70	2 00	0·80							4·00	8·00	34 30	2·00
" " " d'eau																
" " de marées et de courants																
" " de nettoyage du matériel	4 00	0·60	7 30	1·10	3 00	1·20			1 00	1·30	1 00	2·00			16 30	0·90
" " " des chaudières	2 00	0·30	1 00		1 30	0·60									4 30	0·30
" " d'inspection des chaudières																
" " de congés	10 00	1·60	20 00	2·80	10 00	4·20									40 00	2·30
" " de retards des chal. et des remorq.	1 00	0·10	3 30	0·50											4 30	0·30
" " de retards dans la récep. d. ordres					20 00	8·30									20 00	1·10
" " de remorq. et de prép. de l'ouvrage	18 30	3·00	34 00	4·70	20 00	8·30	2 00	3·10	4 00	5·30	7 00	14·00			85 30	4·80
" " de changement d'ouvrage	35 15	5·70	25 45	3·50	6 00	2·50			5 30	7·30					72 30	4·10
" " de manque de charbon ou de fourn.																
" " diverses	12 00	1·90	29 30	4·10	1 00	0·40									42 30	2·40
Total du temps perdu	257 45	41·40	227 45	31·50	67 30	28·00	50 00	78·10	12 00	15·90	12 00	25·00			627 00	35·50
Total du temps pendant lequel on a dragué	362 15	58·60	492 15	68·50	172 30	72·00	14 00	21·90	64 00	84·10	38 00	75·00			1,143 00	64·50
" " " aurait pu draguer	620 00	100·00	720 00	100·00	240 00	100·00	64 00	100·00	76 00	100·00	50 00	100·00			1,770 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Hercules», toute la saison.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 21 avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Collingwood, Ont.: 3 décembre 1913.

ONTARIO—*Suite*.

DRAGUE DU MINISTÈRE, "No. 112 MATTAWA", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	....	2,015	5,355	8,030	4,810	1,980	....	....	....	....	....	....	22,190
Espèce de déblais	....	Glaise	Glaise	Glaise	Glaise	Sable	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	120 00	250 00	270 00	270 00	210 00	....	....	....	....	....	....	1,120 00
Temps pen. leq. on a dr.	....	27 00	72 00	122 00	81 00	106 45	....	....	....	....	....	....	408 45
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	74·00	74 00	66 00	59·00	14·00	....	....	....	....	....	....	53

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	410 34	478 88	496 00	495 15	553 54	469 33	101 99	82 74	100 00	118 00	60 00	146 61	3,512 58
Approvisionnement	153 50	139 84	186 15	202 26	203 17	142 75	40 97	....	28 50	....	....	22 50	1,119 64
Charbon	....	29 50	....	295 15	164 03	24 00	99 50	2 00	....	....	194 55	25 63	834 36
Magasins et équipement	....	31 95	133 37	148 01	14 14	16 85	77 22	3 45	14 45	....	....	231 31	670 75
Dépenses éventuelles	....	52 76	41 39	67 07	18 68	39 78	20 95	....	385 63	173 48	15 38	596 82	1,411 94
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	30 00	....	....	....	....	30 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	195 00	437 00	224 00	76 00	....	....	....	....	....	932 00
Rép. (c. t. les item ch. aux rap. des v. du m.	....	80 33	109 43	64 70	34 01	953 81	41 21	228 97	481 87	99 32	292 33	45 15	2,431 13
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	563 84	813 26	966 34	1,467 34	1,424 57	1,870 52	457 84	347 16	1,010 45	390 80	562 26	1,068 02	10,942 40

DÉPENSES FAITES À

—	Cache-Bay, Ont.	North-Bay, Ont.	French-River.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague; " remorqueurs du ministère	2,595 23	736 89	180 46	....	....	....	....	3,512 58
Provisions—drague; " remorqueurs du ministère	827 23	234 89	57 52	....	....	....	....	1,119 64
Combustible—drague; " remorqueurs du ministère	616 46	175 03	42 87	....	....	....	....	834 36
Magasins et équipement—drague; " " remorqueurs du ministère	495 57	140 71	34 47	....	....	....	....	670 75
Dépenses éventuelles—drague; " " remorqueurs du ministère	1,043 19	296 21	72 54	....	....	....	....	1,411 94
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague; " " remorqueurs du ministère	22 17	6 29	1 54	....	....	....	....	30 00

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague } " remorqueurs du ministère	1,796 21	510 02	124 90					2,431 13
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs du ministère	836 00	56 00	40 00					932 00
Dépenses totales—drague } " " remorqueurs du ministère	7,396 06	2,100 04	514 30					10,010 40
" " " loués	836 00	56 00	40 00					932 00
Dépenses totales	8,232 06	2,156 04	554 30					10,942 40
Verges cubes enlevées	20,210	1,550	430					22,190
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	40·32c.	$1 39	$1 29					49·31c.
Coût par heure du dragage actuel	$27·25	$23·09	$26·39					$26·77
Espèce de déblais	Glaise	Glaise	Sable,roc,billots					
Ouvrage commencé	21 mai.	2 sept.	20 sept.					
Ouvrage terminé	26 août.	15 sept.	24 sept.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			12 30	7·40	10 00	9·10					22 30	2·10
" " de réparations												
" " d'approvisionnement de charbon												
" " " d'eau												
" " de marées et de courants												
" " de nettoyage du matériel												
" " " des chaudières												
" " d'inspection des chaudières	9 00	1·10									9 00	0·80
" " de congés	20 00	2·30	5 00	2·90							25 00	2·20
" " de retards des chalands et des remorq	502 00	59·80									502 00	44·90
" " de retards dans la réception des ordres												
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	7 00	0·80	56 00	33·00	50 00	45·50					113 00	10·00
" " de changement d'ouvrage												
" " de manque de charbon ou de fourniture												
" " diverses			10 45	6·30	29 00	26·30					39 45	3·60
Total du temps perdu	538 00	64·00	84 15	49·60	89 00	80·90					711 15	63·60
Total du temps pendant lequel on a dragué	302 00	36·00	85 45	50·40	21 00	19·10					408 45	36·40
" " " aurait pu draguer	840 00	100·00	170 00	100·00	110 00	100·00					1120 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Catherine C.», 19 mai au 12 juin à Cache-Bay, 28 juillet au 23 août à Cache-Bay; du 8 au 24 septembre, North-Bay et French-River.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Alligator», du 13 juin au 24 juillet à Cache-Bay.—Remorqueur «King Edward», du 20 juin au 3 septembre, à Cache-Bay et North-Bay. Remorqueur «Sea Gull», 18 sept. Remorqueur «Callendar», 9 août, remorquage de l'Ile Iron à North-Bay.

Date à la quelle la drague a commencé son travail: 16 mai 1913.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Sturgeon-Falls, Ont.: 17 oct. 1913.

Remarque.—La drague a été retardée considérablement, à Cache-Bay, parce qu'il fallait remorquer les déblais à une distance de cinq milles.

ONTARIO—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 114 ONTARIO", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	6,291	4,916	4,557	5,381	7,636	6,270	....	....	....	....	35,051
Espèce de déblais	....	....	Glaise	Glaise, sable, billots	Sable, billots.	Sable, glaise billots.	Glaise	Glaise	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	....	150 00	270 00	260 00	260 00	270 00	210 00	....	....	....	....	1,420 00
T. pend. leq. on a drag.	....	....	75 30	10 00	95 30	81 30	122 30	111 15	....	....	....	....	585 30
Nombre de vgs cubes draguées par heure	....	....	83 25	49 00	47 75	65 50	62 50	56 25	....	....	....	....	60 00

DÉTALS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	428 05	526 94	483 66	510 00	555 00	544 50	555 49	548 94	332 82	50 00	50 00	332 75	4,918 15
Approvisionnement	48 50	191 97	165 00	125 81	169 50	182 25	523 39	171 70	100 23	....	....	80 00	1,758 35
Charbon	....	....	12 00	....	375 21	228 00	104 50	141 20	155 40	....	....	....	1,016 31
Magasins et équipement	....	296 54	324 97	6 99	131 43	127 60	29 54	128 76	138 56	....	13 50	231 85	1,429 74
Dépenses éventuelles	19 50	42 09	28 66	6 75	10 41	41 50	....	15 77	139 84	1 81	27 20	837 72	1,171 25
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item cha. aux rép. d. vais. du m.)	....	104 88	205 58	179 84	447 40	448 12	4,637 80	153 58	306 92	880 76	323 03	411 85	8,099 76
Répara. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	4,558 49	....	....	822 42	....	....	5,380 91
Totaux	496 05	1,162 42	1,219 87	829 39	1,688 95	1,571 97	5,850 72	1,159 95	1,173 77	932 57	413 73	1,894 17	18,393 56

DÉPENSES FAITES À

—	Courtright. $ c.	Rivière Thames. $ c.	Sarnia. $ c.	—	—	—	—	Totaux. $ c.
Salaires—drague	634 19	2,217 58	2,066 38	....	....	....	....	4,918 15
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	226 74	792 83	738 78	....	....	....	....	1,758 35
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	131 05	458 25	427 01	....	....	....	....	1,016 31
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	184 36	644 67	600 71	....	....	....	....	1,429 74
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	151 03	528 12	492 10	....	....	....	....	1,171 25
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations ordinaires—drague	350 60	1,225 92	1,142 33	.....	.....	.....	.....	2,718 85
" " remorqueurs du ministère				.....	.....	.....	.....	
" extraordinaires—drague	693 87	2,426 23	2,260 81	.....	.....	.....	.....	5,380 91
" " remorqueurs du minitère				.....	.....	.....	.....	
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Dépenses totales—drague	2,371 84	8,293 60	7,728 12	.....	.....	.....	.....	18,393 56
" remorqueurs du ministère				.....	.....	.....	.....	
" remorqueurs loués	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	2,371 84	8,293 60	7,728 12	.....	.....	.....	.....	18,393 56
Verges cubes enlevées	6,291	13,824	14,936	.....	.....	.....	.....	35,051
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	37·70 c.	59·99 c.	51·74 c.	.....	.....	.....	.....	52·47 c.
" heure du dragage actuel	$31·42	$31·42	$31·41	.....	.....	.....	.....	$31·41
Espèce de déblais	Glaise	Sable, bill., glaise.	Glaise	.....	.....	.....	.....	.....
Ouvrage commencé	13 juin	4 juillet	29 sept.	.....	.....	.....	.....	.....
" terminé	26 juin	20 sept.	25 nov.	.....	.....	.....	.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	1 00	0·80	141 30	19·20	39 30	7·10	.....	.....	.....	.....	182 00	12·80
" " réparations	32 00	26·70	192 30	26·00	130 45	23·30	.....	.....	.....	.....	355 15	25·00
" " d'approvisionnements de charbon	2 00	1·60	4 30	0·60	6 00	1·10	.....	.....	.....	.....	12 30	0·90
" " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " de marées et de courants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " de nettoyage du matériel	1 00	0·80	41 00	5·60	7 00	1·20	.....	.....	.....	.....	49 00	3·50
" " " des chaudières	.....	.....	17 00	2·30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 00	1·20
" " d'inspection des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " de congés	.....	.....	20 00	2·70	15 00	2·70	.....	.....	.....	.....	35 00	2·50
" " de retards des chalands et des remorq.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " dans la réception des ordres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	.....	.....	10 00	1·40	70 30	12·60	.....	.....	.....	.....	80 30	5·70
" " de changement d'ouvrage	3 30	2·90	8 30	1·20	2 45	0·50	.....	.....	.....	.....	14 45	1·00
" " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " diverses	5 00	4·20	41 00	5·50	42 30	7·60	.....	.....	.....	.....	88 30	6·20
Total du temps perdu	44 30	37 00	476 00	64·50	314 00	56·10	.....	.....	.....	.....	834 30	58·80
" pendant lequel on a dragué	75 30	63·00	264 00	35·50	246 00	43·90	.....	.....	.....	.....	585 30	41·20
" " aurait pu draguer	120 00	100·00	740 00	100·00	560 00	100·00	.....	.....	.....	.....	1420 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «St. Paul», toute la saison.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 6 juin.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Sarnia, Ont.: 13 décembre

ONTARIO—*Suite*.

Drague du ministère, "N° 105", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	....	2,460	10,000	15,112	7,870	7,866	13,804	15,358	....	....	....	....	72,470
Espèce de déblais	....	Glaise......	Sable, glaise et gumbo.	Sable, glaise et gumbo.	Sable, glaise	Sable.......	Sable, vase, glaise et gravier.	Vase. glaise, gravier, tuf, billots.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	100 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	240 00	....	....	....	....	1,650
Tem. pen. leq. on a dr.	....	45 00	164 00	217 30	121 00	121 30	165 00	183 00	....	....	....	....	1,017
Nombre de verges cub. draguées par heure	....	54·75	61·00	69·25	65·00	64·50	83·75	83·75	....	....	....	....	71·25

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	363 16	594 82	548 83	570 13	539 28	571 50	567 17	592 23	334 62	101 50	....	341 13	5,124 37
Aprovisionnement	32 80	167 85	165 00	169 40	161 76	173 65	169 18	165 80	62 23	....	....	81 00	1,348 67
Charbon	....	195 10	194 00	213 40	218 60	7 00	507 48	368 25	543 56	....	....	....	2,247 39
Magasins et équipement	....	352 24	257 71	53 50	278 42	188 26	63 95	57 50	96 74	102 60	....	780 45	2,231 37
Dépenses éventuelles	....	270 80	9 70	3 00	2 69	3 00	14 48	3 00	71 17	....	....	833 14	1,210 98
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	5 00	4 30	....	....	....	....	86 50	....	25 00	....	....	....	120 80
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	100 00	....	....	....	....	....	100 00DD
Rép. (c. to. les item ch. rép. des v. du m.)	79 54	9 47	994 87	2,630 91	72 09	428 21	67 68	483 49	175 68	108 30	217 50	10 64	5,278 38D
Répar. extraordinaires	....	....	....	1,970 09	....	....	....	....	....	....	....	....	1,970 09
Totaux	480 50	1,594 58	2,170 11	3,640 34	1,272 84	1,371 62	1,576 44	1,670 27	1,309 00	312 40	217 50	2,046 36	17,661 96

DÉPENSES FAITES À

	Hamilton, Ont.	Bowmanville, Ont.	South-Bay, Ont.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	2,652 88	758 33	1,713 16	....	....	....	....	5,124 37
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	698 21	199 58	450 88	....	....	....	....	1,348 67
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	1,163 47	332 58	751 34	....	....	....	....	2,247 39
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague	1,155 18	330 21	745 98	....	....	....	....	2,231 37
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	626 92	179 20	404 86	....	....	....	....	1,210 98
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague	62 54	17 88	40 38					120 80
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparation—drague	1,712 70	489 57	1,106 02					3,308 29
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	1,019 91	291 54	658 64					1,970 09
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	51 77	14 80	33 43					100 00
Dépenses totales—drague	9,091 81	2,598 89	5,871 26					17,561 96
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués	51 77	14 80	33 43					100 00
Dépenses totales	9,143 58	2,613 69	5,904 69					17,661 96
Verges cubes enlevées	34,230	9,600	28,640					72,470
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	26·71 c.	27·23 c.	20·61 c.					24·37 cts
Coût par heure du dragage actuel	$17·37	$17·37	$17·37					$17·37
Espèce de déblais	Sable, glaise et gumbo.	Sable et glaise.	Vase, gravier, glaise, tuf et billots.					
Ouvrage commencé	21 mai.	27 août.	8 oct.					
Ouvrage terminé	15 août.	2 oct.	28 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. m.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	56 00	7·50	186 30	45·50	52 00	10·70					294 30	17·90
" " de réparations	27 30	3·70	7 00	1·70	3 00	0·60					37 30	2·30
" " d'approvisionnements de charbon	9 00	1·20	10 00	2·40	29 00	5·90					48 00	2·90
" " " d'eau												
" " de marées et de courants												
" " de nettoyage du matériel	6 00	0·80	1 00	0·20							7 00	0·40
" " " des chaudières	30 00	4·00									30 00	1·80
" " d'inspection des chaudières												
" " de congés	40 00	5·30	10 00	2·40	10 00	2·00					60 00	3·60
" " de retards des chalands et des remorq.	2 00	0·3(									2 00	0·10
" " de retards dans la réception des ordres												
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage			38 00	9·30	51 00	10·40					89 00	5·40
" " de changement d'ouvrage	7 00	0·90			5 00	1·00					12 00	0·70
" " de manque de charbon ou de fourniture												
" " diverses	46 00	6·10	7 00	1·70							53 00	3·20
Total du temps perdu	223 30	29·80	259 30	63·20	150 00	30·60					633 00	38·30
Total du temps pendant lequel on a dragué	526 30	70·20	150 30	36·80	340 00	69·40					1,017 00	61·70
" " " on aurait pu draguer	750 00	100·00	410 00	100·00	490 00	100·00					1,650 00	100·00

Remarque. La drague a été retardée considérablement, à Cache-Bay, parce qu'il fallait remorquer les déblais à une distance de cinq milles.

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Sir John», Hamilton, 10 mai, 15 août; Bowmanville, 18, 20, 25 août, 2 octobre; South-Bay oct., 28 novembre. Remorqueur «Peel», Bowmanville, 21 au 23 août.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 14 mai. *Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à South-Bay, Ont.:* 13 décembre.

ONTARIO—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 117 QUÉBEC", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	13,920	43,500	40,270	44,805	38,880	42,440	45,360	40,540	....	....	....	....	309,715
Espèce de déblais	Gumbo, glaise.	Gumbo	Gumbo	Gumbo	Gumbo	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise.	Vase, glaise. et gumbo.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	140 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	....	....	....	....	1,970 00
Temps p. leq. on a drag.	55 00	164 30	154 00	163 00	153 45	164 15	193 45	155 30	....	....	....	....	1,203 45
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	253·00	264·25	261·50	274·75	236·75	258·25	234.00	261·00	....	....	....	....	257·25

DETAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,197 50	1,237 08	1,209 00	1,290 89	1,299 54	1,251 43	1,274 95	1,264 86	1,109 49	79 03	50 00	727 88	11,991 65
Approvisionnement	334 50	345 00	345 00	343 06	338 99	345 00	343 55	338 00	230 13	3 39	....	175 00	3,141 62
Combustible	363 01	830 64	516 53	940 49	1,014 97	797 20	1,071 80	926 60	546 40	7 00	7 00	7 00	7,028 64
Magasins et équipement	....	423 58	87 90	73 13	698 51	253 66	278 56	190 56	284 65	125 64	230 72	612 76	3,259 67
Dépenses éventuelles	....	15 17	3 55	5 95	118 41	13 31	7 90	4 02	40 35	7 07	6 25	860 45	1,082 43
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item char. a rép. d. vais. du min.)	....	147 88	216 45	138 10	122 62	79 83	415 16	32 75	238 22	37 73	771 40	536 08	2,736 22
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,895 01	2,999 35	2,378 43	2,791 62	3,593 04	2,740 43	3,391 92	2,756 79	2,449 24	259 86	1,065 37	2,919 17	29,240 23

DÉPENSES FAITES À:

—	Hamilton, Ont.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	11,991 65	....	....	....	....	....	....	11,991 65
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	3,141 62	....	....	....	....	....	....	3,141 62
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	7,028 64	....	....	....	....	....	....	7,028 64
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague	3,259 67	....	....	....	....	....	....	3,259 67
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	1,082 43	....	....	....	....	....	....	1,082 43
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	2,736 22							2,736 22
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	29,240 23							29,240 23
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	29,240 23							29,240 23
Verges cubes enlevées	309,715							309,715
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	9 44c.							9 44c.
Coût par heure du dragage actuel	$24 29							$24 29
Espèce de déblais	Gumbo, glaise et vase.							
Ouvrage commencé	15 avril							
Ouvrage terminé	29 nov.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	161 45	8·20							161 45	8·20
" " de réparations	158 00	8·10							158 00	8·10
" " d'approvisionnements de charbon	12 00	0·60							12 00	0·60
" " " d'eau	33 30	1·70							33 30	1·70
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	16 30	0·80							16 30	0·80
" " " des chaudières	1 00	0·00							1 00	0·00
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	60 00	3·00							60 00	3·00
" " de retards des chalands et des remorqueurs	7 30	0·40							7 30	0·40
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	61 15	3·10							61 15	3·10
" " de changement d'ouvrage	51 15	2·60							51 15	2·60
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses	203 30	10·30							203 30	10·30
Total du temps perdu	766 15	38·80							766 15	38·80
Total du temps pendant lequel on a dragué	1203 45	61·20							1203 45	61·20
" " " " aurait pu draguer	1970 00	100·00							1970 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Peel», à Hamilton, du 15 avril au 20 août; du 25 août à novembre. Remorqueur «Sir John» à Hamilton, du 30 juin au 5 juillet; du 21 août au 23 août.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 10 avril 1913.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Hamilton, Ont.: 20 décembre 1913.

ONTARIO—*Fin.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "N° 120 SIR RICHARD", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	6,350	13,150	11,800	15,400	11,150	11,150	9,750	9,150	7,050	....	....	....	94,950
Espèce de déblais	Sable	Sable	Sable	Glaise, sable	Sable, pierres, glaise.	Vase, sable, alluvions.	Glaise, sable, gravier	Sable, glaise	Sable, glaise	....		....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	215 00	312 00	289 30	286 00	268 00	260 00	291 00	261 00	232 00	....	....	....	2,414 30
T. pen. leq. on a dragué.	147 00	224 30	171 30	188 00	128 00	135 30	122 30	103 00	88 00	....	....	....	1,308 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	43 25	58 50	68 50	82 00	87 00	82 25	79 50	88 50	80 00	....	....	....	72 50

DÉTAILS DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	633 20	681 86	638 47	587 09	555 00	565 75	559 36	614 75	563 93	197 67	37 50	358 48	5,993 06
Approvisionnement	158 00	165 00	187 00	163 06	168 60	182 20	171 20	165 00	178 50	18 07	....	70 50	1,627 13
Charbon	....	....	137 78	272 05	279 05	329 12	278 08	203 02	152 93	74 15	143 38	142 45	2,012 01
Magasins et équipement	1 68	125 02	17 38	159 70	119 91	104 83	157 72	51 26	5 88	32 42	9 11	280 88	1,065 79
Dépenses éventuelles	18 65	4 80	18 96	23 00	16 15	23 64	....	20 41	15 13	51 29	20 01	876 30	1,088 34
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	135 00	200 00	....	....	....	....	....	335 00
Rép. (comp. t. les item ch. aux rép. d. v. du m.)	79 16	43 39	22 23	143 14	73 49	312 40	30 68	106 13	446 30	192 13	130 00	460 20	1,940 25
Réparations extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	890 69	1,020 07	1·021 82	1·348 04	1·212 20	1·553 94	1,397 04	1,160 57	1,362 67	565 73	340 00	2,188 81	14,061 58

DÉPENSES FAITES À

—	Port-Burwell.	Port-Bruce.	Rondeau.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague / " remorqueurs du ministère	3,468 46	1,876 27	648 33	....	....	....	....	5,993·06
Provisions—drague / " remorqueurs du ministère	941 70	509 41	176 02	....	....	....	....	1,627 13
Combustible—drague / " remorqueurs du ministère	1,164 44	629 91	217 66	....	....	....	....	2,012 01
Magasins et équipement—drague / " " remorqueurs du ministère	616 82	333 67	115 30	....	....	....	....	1,065 79
Dépenses éventuelles—drague / " " remorqueurs du ministère	629 87	340 73	117 74	....	....	....	....	1,088 34
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague " remorqueurs du ministère	} 1,122 91	607 44	209 90					1,940 25
Réparations extraordinaires—dargue								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs		200 00	135 00					335 00
Dépenses totales—drague " remorqueurs du ministère	} 7,944 20	4,297 43	1,484 95					13,726 58
" " loués		200 00	135 00					335 00
Dépenses totales	7,944 20	4,497 43	1,619 95					14,061 58
Verges cubes enlevées	49,150	34,250	11,550					94,950
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	16·16 c.	13·13 c.	13·99 c.					14·80 c.
" heure du dragage actuel	$10 49	$10 98	$11 44					$10 75
Espèce de déblais	Sable, gravier, glaise.	Sable, gravier, glaise, pierres.	Vase, sable, alluvions.					
Ouvrage commencé	9 avril–20 nov.	11 juillet–6 oct.	4 sept.					
" terminé	8 juillet–26 déc.	29 juillet–14 nov.	1er oct.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages ou de mauvais temps	239 00	19·10	226 30	26·10	69 00	23·80					534 30	22·00
" " de réparations	123 30	9·90	85 00	9·70							208 30	8·60
" " d'approvisionnements de charbon	9 30	0·80	30 00	3·50	23 00	8·00					62 30	2·60
" " " d'eau			10 00	1·10							10 00	0·40
" " de marées et de courants												
" " nettoyage du matériel	3 00	0·20	3 00	0·30	1 00	0·30					7 00	0·30
" " " des chaudières	25 00	2·00									25 00	1·30
" " d'inspection des chaudières												
" " de congés	40 00	3·20	10 00	1·10	16 00	5·50					66 00	2·70
" " de retards des chalands et des remorq.	2 30	0·20	1 00	0·10	5 30	1·90					9 00	0·40
" " " dans la réception des ordres												
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage			58 00	6·70	20 00	6·90					78 00	3·20
" " de changement d'ouvrage	53 00	4·20	11 00	1·30	8 00	2·80					72 00	3·00
" " de manque de charbon ou de fourniture			2 00	0·20	2 00	0·70					4 00	0·20
" " diverses	1 00		25 00	2·90	4 00	1·40					30 00	1·20
Total du temps perdu	496 30	39·60	461 30	53·00	148 30	51·30					1106 30	45·90
" " pendant lequel on a dragué	757 00	60·40	409 30	47·00	141 30	48·70					1308 00	54·10
" " " aurait pu draguer	1253 30	100·00	871 00	100·00	290 00	100·00					2414 30	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Trudeau», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur de la «Windsor Dredging Co.», le 11 septembre, str. «City of Dresden», 3 oct. pour remorquage.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 5 avril 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Port-Burwell, Ont.: 3 janvier.

MANITOBA.

Drague du ministère, " Assiniboine N° 201 ", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	1,599	20,153	15,835	18,021	17,791	20,345							93,744
Espèce de déblais	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise							
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	260 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	3 00	40 00					1,613 00
Temps p. leq. on a d.	14 00	135 00	109 00	135 00	147 00	157 00							697 00
Nombre de verges cub. draguées par heure	114·00	149·00	143·00	133·50	121·00	129·50							

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	348 65	550 00	550 00	535 00	520 80	535 00		77 97					3,117 42
Approvisionnement	189 06	190 27	111 74	365 03	80 55	181 27	85 90	1 87					1,205 69
Charbon	435 92	464 72	447 83	410 77	245 93	456 78	448 17						2,910 12
Magasins et équipement	432 65	73 63	33 21	29 06	51 22	35 75	11 75						667 27
Dépenses éventuelles	10 25		16 00	8 00	69 75	8 00							112 00
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	588 94	6 40	118 45		6 00	94 95	393 01		78 00	340 75	216 02	684 96	2,527 48
Répar. extraordinaires													
Totaux	2,005 47	1,285 02	1,277 23	1,347 86	974 25	1,311 75	938 83	79 84	78 00	340 75	216 02	684 96	10,539 98

DÉPENSES FAITES À

—	Nouveau chenal d'entrée de la rivière Rouge.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	3,117 42							3,117 42
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	1,205 69							1,205 69
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	2,910 12							2,910 12
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	667 27							667 27
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	112 00							112 00
" remorqueurs du ministère								

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	2,527 48							2,527 48
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	10,539 98							10,539 98
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Tépenses totales	10,539 98							10,539 98
Verges cubes enlevées	93,744							93,744
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	11·24c.							11·24c.
Coût par heure de dragage actuel	$15 12							$15 12
Espèce de déblais	Glaise et sable							
Ouvrage commencé	24 avril.							
Ouvrage terminé	1er oct.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	—		—		—		—		—		—		H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	408 00	45·00													408 00	45·00
" " de réparations	42 05	5·00													42 05	5·00
" " d'approvisionnements de charbon	13 00	1·00													13 00	1·00
" " " d'eau																
" " de marées et de courants																
" " de nettoyage du matériel																
" " " des chaudières																
" " d'inspection des chaudières	3 00	0·25													3 00	0·25
" " de congés	30 00	3·00													30 00	3·00
" " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " de retards dans la réception des ordres																
" " de remorq. et de préparation de l'ouvrage	136 00	15·00													136 00	15·00
" " de changement d'ouvrage																
" " de manque de charbon ou de fourniture																
" " d'appareillage	200 00	22·00													200 00	22·00
" " de mise en hivernement	40 00	4·00													40 00	4·00
" " diverses	44 00	5·00													44 00	5·00
Total du temps perdu	916 00	56·80													916 00	56·80
Total du temps pendant lequel on a dragué	697 00	43·20													697 00	43·20
" " " aurait pu draguer	1613 00	100·00													1613 00	100·00

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk-Slough, 5 nov. 1913.

MANITOBA—*Suite.*

Dragué du ministère, " Crane N° 202 ", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	767	7,375	4,012	2,891	5,634	9,794	8,963	....	....	....	....	....	39,436
Espèce de déblais	Vase	Vase et glaise.	Glaise et roc	Roc	Roc, glaise dure, et glaise.	Glaise	Glaise	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	260 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	40 00	....	....	....	....	1,880 00
Temps pen. leq. on a dr.	21 00	141 00	185 00	240 00	154 00	167 00	150 00	....	....	....	....	....	1,058 00
Nombre de vgs cubes draguées par heure	37 00	52 00	22 00	12 00	36 50	59 00	60 00	....	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires	348 48	685 00	657 99	670 00	708 07	670 00	600 31	88 65	....	....	....	....	4,428 50
Approvisionnement	146 47	248 90	247 48	287 36	106 95	289 27	76 10	92 71	4 08	....	....	....	1,499 32
Charbon	464 57	232 03	143 98	345 24	457 43	....	210 85	....	....	....	....	....	1,854 10
Magasins et équipement	310 42	42 03	....	91 78	24 20	24 87	135 63	....	....	....	....	....	628 93
Dépenses éventuelles	5 75	12 75	8 00	8 00	8 00	14 75	8 00	....	....	....	....	....	65 25
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. t. les item cha. aux rép. des vai. du m.)	114 36	....	70 25	94 80	122 96	97 50	280 79	1 35	37 80	117 27	218 32	336 30	1,491 70
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	1,390 05	1,220 71	1,127 70	1,497 18	1,427 61	1,096 39	1,311 68	182 71	41 88	117 27	218 32	336 30	9,967 80

DÉPENSES FAITES À

—	Selkirk-Slough.	Lockport.	Embouchure de la Rivière Rouge.	Au nord de Netley-Creek.	Etablissement de pisciculture.	—	—	Totaux.
Salaires—drague	245 98	1,043 67	1,093 44	245 98	44 08	....	....	2,673 15
" remorqueurs du ministère	161 53	685 34	718 01	161 53	28 94	....	....	1,755 35
Provisions—drague	91 98	390 25	408 86	91 98	16 48	....	....	999 55
" remorqueurs du ministère	45 99	195 12	204 43	45 99	8 24	....	....	499 77
Combustibles—drague	113 74	482 60	505 62	113 74	20 38	....	....	1,236 08
" remorqueurs du ministère	56 87	241 30	252 80	56 87	10 18	....	....	618 02
Magasins et équipement—drague	38 59	163 70	171 50	38 59	6 92	....	....	419 30
" " remorqueurs du ministère	19 29	81 85	85 75	19 29	3 45	....	....	209 63
Dépenses éventuelles—drague	4 00	16 99	17 80	4 00	0 72	....	....	43 51
" " remorqueurs du ministère	2 00	8 49	8 89	2 00	0 36	....	....	21 74
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Réparations—drague	91 52	388 26	406 78	91 52	16 40	....	....	994 48
" remorqueurs du ministère	45 75	194 13	203 39	45 75	8 20	....	....	497 22
Réparations extraordinaires—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses totales—drague	585 81	2,485 47	2,604 00	585 81	104 98	....	....	6,366 07
" " remorqueurs du ministère	331 43	1,406 23	1,473 27	331 43	59 37	....	....	3,601 73
" " " loués	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses totales	917 24	3,891 70	4,077 27	917 24	164 35	....	....	9,967 80
Verges cubes enlevées	4,324	5,162	22,892	6,645	413	....	....	39,436
Coût par verge cube (calculé d'après la dépenses totale)	21·21 c.	75·39 c.	17·81 c.	13·80 c.	39·79 c.	....	....	25·28 c.
Coût par heure de dragage actuel	$8·41½	$8.86½	$9.89½	$10.66½	$13.69½	....	....	$9.42
Espèce de déblais	Vase et glaise	Roc	Glaise dure et glaise.	Glaise	Glaise	....	....	....
Ouvrage commencé	28 avril.	9 juin.	16 mai.	3 oct.	18 oct.	....	....	....
Ouvrage terminé	38 oct.	7 août.	30 sept.	17 oct.	20 oct.	....	....	....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. J.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.		—		H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	....	......	....	......	101 00	28·30	2 00	2 30	....	......	......	......	......	......	103 00	12·50
" " de réparations	4 00	6·30	24 00	8·10	31 00	8·70	43 00	49·40	....	......	......	......	......	......	102 00	12·00
" " d'approvisionnements de charbon	....	......	5 00	2·00	18 00	5·00	....	......	....	......	......	......	......	......	23 00	3 00
" " " d'eau	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......
" " de marées et de courants	....	......	60 00	20·30	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	60 00	7·00
" " de nettoyage du matériel	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......
" " " des chaudières	5 00	7·80	30 00	10·20	28 00	7·80	5 00	5·70	....	......	......	......	......	......	68 00	8·00
" " d'inspection des chaudières	14 00	21·90	....	......	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	14 00	1·50
" " de congés	....	......	10 00	3·00	20 00	5·60	....	......	....	......	......	......	......	......	30 00	3·50
" " de retards des chal. et des remorqu.	....	......	....	......	9 00	2·50	....	......	....	......	......	......	......	......	9 00	1·00
" " de retards d. la réception des ordres	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......
" " de remorq. et de prép. de l'ouvrage	5 00	7·80	30 00	10·20	30 00	8·40	12 00	14·00	15 00	79·00	......	......	......	......	92 00	11·00
" " de changement d'ouvrage	5 00	7·80	5 00	2·00	......	......	....	......	....	......	......	......	......	......	10 00	1·00
" " de manque de charbon ou de fourn.	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......
" " d'appareillage et de mise en hivern.	31 00	48·00	128 00	43·00	120 00	33·60	25 00	29·00	4 00	21·00	......	......	......	......	308 00	37·50
" " diverses	....	......	3 00	1·60	....	......	....	......	....	......	......	......	......	......	3 00	0·40
Total du temps perdu	64 00	37·00	295 00	40·20	357 00	46·40	87 00	50·30	19 00	61·30	......	......	......	......	822 00	43·70
Total du temps pendant lequel on a dragué	109 00	63·00	439 00	59·80	412 00	53·60	86 00	49·70	12 00	38·70	......	......	......	......	1,058 00	56·30
" " " aurait pu draguer	173 00	......	734 00		769 00	......	173 00	......	31 00	......	......	......	......	......	1,880 00	......

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lisgar», employé toute la saison, aux endroits mentionnés.
Date à laquelle la drague a commencé son travail. 1er avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk-Slough. 5 nov. 1913.

MANITOBA—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "DAUPHIN N° 203", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

——	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	904	2,959	2,827	3,851	4,176	3,850	....	....	....	....	....	18,567
Espèce de déblais	....	Glaise, gravier et cailloux.	Gumbo glaise, roc, grav. et cailloux.	Gravier, roc et tuf.	Gravier, vase, tuf, glaise et sable.	Gravier, glaise et sable.	Vase, sable et tuf.	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	130 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	200 00	....	....	....	....	....	1,640 00
T. pend. leq. on a drag.	....	42 00	138 00	116 00	168 00	147 00	99 00	....	....	....	....	....	710 00
Nombre de vgs cubes draguées par heures..	....	21 50	21 50	24 00	23 00	28 00	39 00	....	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	635 59	548 50	586 60	607 41	593 14	378 81	....	....	....	....	....	3,350 05
Approvisionnement	....	....	405 60	8 00	421 89	193 11	126 28	....	....	1 50	....	....	1,156 38
Charbon	260 00	....	6 00	....	10 00	126 55	56 88	7 60	....	....	....	....	467 03
Magasins et équipement	....	38 64	252 00	....	150 66	70 80	36 88	1 40	....	51 25	....	....	601 63
Dépenses éventuelles...	3 33	6 50	23 60	6 00	28 65	5 00	116 18	10 00	71 20	102 25	50 00	54 50	477 21
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	300 00	....	502 77	....	....	....	....	....	802 77
Rép. (co. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.	2 78	....	10 17	178 80	2 82	14 85	....	....	....	....	....	....	209 42
Répar. extraordinaires.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	266 11	680 73	1,245 87	779 40	1,521 43	1,003 45	1,217 80	19 00	71 20	155 00	50 00	54 50	7,064 49

DÉPENSES FAITES À

——	Ile Snake.	Winnipegosis.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague	1,507 44	682 30	....	....	....	....	....	2,189 74
" remorqueurs du ministère	798 77	361 54	....	....	....	....	....	1,160 31
Provisions—drague	530 72	240 21	....	....	....	....	....	770 93
" remorqueurs du ministère	265 35	120 10	....	....	....	....	....	385 45
Combustible—drague	160 76	72 75	....	....	....	....	....	233 51
" remorqueurs du ministère	160 76	72 76	....	....	....	....	....	233 52
Magasins et équipement—drague	276 12	124 98	....	....	....	....	....	401 10
" " remorqueurs du ministère	138 05	62 48	....	....	....	....	....	200 53
Dépenses éventuelles—drague	219 02	99 13	....	....	....	....	....	318 15
" " remorqueurs du ministère	109 50	49 56	....	....	....	....	....	159 06
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	108 13	48 94						157 07
" remorqueurs du ministère	36 04	16 31						52 35
" extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs	401 39	401 38						802 77
Dépenses totales—drague	2,802 19	1,268 31						4,070 50
" " remorqueurs du ministère	1,508 47	682 75						2,191 22
" " " loués	401 39	401 38						802 77
Dépenses totales	4,712 05	2,352 44						7,064 49
Verges cubes enlevées	10,719	7,848						18,567
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	43·96 c.	29·97 c.						38 c.
Coût par heure du dragage actuel	$9 77½	$10 32						$9 95
Espèce de déblais	Glaise, gravier, vase, cailloux et roc.	Vase, glaise et sable.						
Ouvrage commencé	24 mai	13 juin						
Ouvrage terminé	6 sept.	14 oct.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	64 00	9·90	10 00	3·50						74 00	8·00
" " de réparations	214 00	33·00	61 00	21·60						275 00	29·3
" " d'approvisionnements de charbon			1 00	0·40						1 00	0·10
" " " d'eau											
" " de marées et de courants											
" " de nettoyage du matériel											
" " " des chaudières			10 00	3·50						10 00	1·00
" " d'inspection des chaudières			10 00	3·50						10 00	1·00
" " de congés	35 00	5·40								35 00	3·45
" " de retards des chalands et des remorq											
" " de retards dans la réception des ordres											
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	10 00	1·50	10 00	3·50						20 00	2·00
" " de changement d'ouvrage	12 00	1·90	5 00	1·80						17 00	1·45
" " de manque de charbon ou de fourniture											
" " d'enfoncement de pilotis	45 00	7·00								45 00	4·45
" " d'appareillage et de mise en hivernement	256 00	40·00	121 00	42·80						377 00	40·30
" " diverses	11 00	1·70	55 00	19·00						66 00	7·00
Total du temps perdu	647 00	57·30	283 00	55·40						930 00	56·70
Total du temps pendant lequel on a dragué	482 00	42·70	228 00	44·60						710 00	43·30
" " " aurait pu dragué	1129 00	100·00	511 00	100·00						1640 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Irène», du 24 mai au 12 juin, à l'Ile Snake; du 18 juin au 21 juillet, à l'île Snake; du 13 au 17 juin à Winnipegosis.

Noms des remorqueurs loués dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Iona», du 22 juillet au 6 septembre, à l'Ile Snake; du 8 septembre au 23 octobre, à Winnipegosis.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 15 avril.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Winnipegosis, le 23 octobre 1913.

MANITOBA—*Suite.*

Drague du ministère, " Red River N° 204 ", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vg. cubes	2,596	8,632	13,275	8,791	8,614	10,542	13,734	600	...	...	...	...	66,784
Espèce de déblais......	Vase	Vase, sable, glaise et roc.	Vase, sable et glaise.	Vase, sable, glaise et cailloux.	Glaise, cailloux et sable.	Sable, glaise et cailloux	Sable, glaise vase et gumbo.	Glaise.	...	...	...	...	...
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	260 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	60 00	...	...	...	...	1,900 00
Temp p. leq. on a drag.	44 00	158 00	201 00	149 00	174 00	190 00	222 00	9 00	...	...	...	...	1,147 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure..,	59·00	54·75	61·00	59·00	49·50	55·50	62·00	66·75	...	...	...	...	...

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires...............	491 31	739 84	765 00	750 00	750 00	743 32	746 12	130 80	...	...	...	...	5,116 39
Apovisionnement.......	106 86	156 10	115 30	197 43	291 73	81 09	279 50	84 16	...	...	104 30	...	1,416 47
Combustible..........	481 29	444 53	210 63	460 42	438 09	454 12	466 47	...	...	...	...	...	2,955 55
Magasins et équipement	435 48	62 54	54 74	79 60	27 58	154 10	20 05	...	...	...	...	...	834 09
Dépenses éventuelles...	8 25	8 00	14 50	8 00	8 00	9 89	16 25	...	...	...	...	...	72 89
Eau....................	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pilotage et remorquage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quaiage............,..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Loyer des remorqueurs.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rép. (comp. t. les item c. aux r. des vais. du m.	279 83	8 35	17 50	55 10	155 95	47 00	152 85	90 00	255 52	230 18	191 61	197 78	1,681 67
Répar. extraordinaires,	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totaux.......,, ...	1,803 02	1,419 36	1,177 67	1,550 55	1,671 35	1,489 52	1,681 24	304 96	255 52	230 18	295 91	197 78	12,077 06

DÉPENSES FAITES À:

a—	Selkirk-Slough.	Winnipeg.	Victoria-Beach.	Gimli.	Marine Railway de Selkirk.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague..........	310 40	1,072 88	529 26	1,029 82	466 47	...	...	3,408 83
" remorqueurs du ministère..........	155 48	537 43	265 12	515 86	233 67	...	...	1,707 56
Provisions—drague..........	85 98	297 22	146 62	285 29	129 22	...	...	944 33
" remorqueurs du ministère..........	42 99	148 60	73 30	142 64	64 61	...	...	472 14
Combustible—drague..........	179 41	620 15	305 93	595 26	269 63	...	...	1,970 38
" remorqueurs du ministère..........	89 70	310 07	152 96	297 63	134 81	...	...	985 17
Magasins et équipement—drague..........	50 63	175 02	86 33	167 99	76 10	...	...	556 07
" " remorqueurs du ministère.......	25 32	87 50	43 17	83 99	38 04	...	...	278 02
Dépenses éventuelles—drague..........	4 43	15 30	7 55	14 68	6 65	...	...	48 61
" " remorqueurs du ministère..........	2 21	7 64	3 77	7 34	3 32	...	...	24 28
Eau—drague..........	...	...	...	...	...	...	...	...
" remorqueurs du ministère..........	...	...	...	...	...	...	...	...

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	102 08	352 86	174 08	338 70	153 41			1,121 13
" remorqueurs du ministère	51 03	176 43	87 03	169 35	76 70			560 54
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	732 93	2,533 43	1,249 77	2,431 74	1,101 48			8,049 35
" " remorqueurs du ministère	366 73	1,267 67	625 35	1,216 81	551 15			4,027 71
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	1,099 66	3,801 10	1,875 12	3,648 55	1,652 63			12,077 06
Verges cubes enlevées	4,956	23,677	7,493	19,198	11,460			66,784
Coût par verge (calculé d'après la dépense totale)	22·20c.	16·00c.	25·00c.	19·00c.	14·42c.			18·08c.
Coût par heure du dragage actuel	\$13·57½	\$9·67¾	\$13·89	\$10·48½	\$8·65			\$10·53
Espèce de déblais	Vase	Vase, sable, glaise et roc.	Glaise, sable et cailloux.	Glaise, sable et cailloux.	Vase, glaise et gumbo.			
Ouvrage commencé	24 avril	12 mai	16 juillet	13 août	9 oct.			
Ouvrage terminé	6 mai	10 juillet.	9 août	9 oct.	1er nov.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps					72 00	45·00	104 00	46·00					176 00	23·00
" " de réparations	8 00	8·70	24 00	11·60	12 00	7·50	7 00	3·10	5 00	7·20			56 00	7·50
" " d'approvisionnements de charbon	5 30	6·00	11 00	5·30			3 00	1·30					19 30	2·50
" " " d'eau														
" " de marées et de courants														
" " de nettoyage du matériel														
" " " des chaudières	14 00	15·20	27 00	13·10			5 00	2·20	5 00	7·20			51 00	7·00
" " d'inspection des chaudières	9 00	9·80											9 00	1·00
" " de congés			20 00	9·70			10 00	4·40					30 00	4·00
" " de retards des chalands et de rem.			10 00	4·90	3 00	1·90							13 00	1·75
" " de retards dans la réception des ord.														
" " de remorq. et de prépar. de l'ouv.	35 30	38·60	5 00	2·40	36 00	22·50	14 00	6·20	17 00	24·60			107 30	14·00
" " de changement d'ouvrage			12 00	5·80			1 00	0·40					13 00	1·75
" " de manque de charbon ou de fourn.	3 00	3·20											3 00	0·50
" " de mise en hivernement	17 00	18·00	84 00	40·80	29 00	18·10	74 00	32·70	41 00	59·40			245 00	32·50
" " diverses			13 00	6·30	8 00	5·00	8 00	3·50	1 00	1·50			30 00	4·00
Total du temps perdu	92 00	53·20	206 00	34·40	160 00	54·00	226 00	39·40	69 00	26·50			753 00	39·60
Total du temps pendant lequel on a dragué	81 00	46·80	392 00	65·60	135 00	46·00	348 00	60·60	191 00	73·50			1147 00	60·40
" " " aurait pu draguer	173 00	100·00	598 00	100·00	295 00	100·00	574 00	100·00	260.00				1900 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Pegnies», employé aux endroits mentionnés plus haut.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 7 nov. 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk, Man.: 7 nov. 1913.

MANITOBA—*Fin.*

Drague du ministère, "Winnipeg N° 205", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	5,917	11,281	5,819	15,714	14,695	16,587	17,363						87,376
Espèces de déblais	Glaise et sable.	Glaise	Glaise, sable, vase, pierre, gravier et roc.	Glaise, sable et vase.	Sable, vase et pierre.	Vase, sable et glaise.	Sable, vase et gumbo.						
Temps pendant lequel on aurait pu drager	260 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	270 00	40 00					1,880 00
T. penda. leq. on a drag.	72 00	126 00	186 00	189 30	183 00	192 30	210 00						1,159 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	82 00	89 50	31 00	83 00	80 00	86 00	45 00						

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires	581 31	812 50	810 00	795 00	794 99	774 99	795 00	107 31					5,471 10
Approvisionnement	120 83	210 59	129 63	85 00	156 12	72 74	329 07	76 41					1,180 39
Charbon	211 76	191 65	717 59	654 70	239 97	444 53	255 53						2,715 73
Magasins et équipement	435 54	94 96	36 01	37 55	26 79	94 14	16 15						741 14
Dépenses éventuelles	8 75	8 00	8 00	6 75		5 40	14 81	62 00					113 71
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des v. du m.)	220 21	29 51	15 00	181 48	27 65	266 25	35 20	281 98	354 31	293 82	573 45	534 00	2,812 86
Répar. extraordinaires													
Totaux	1,578 40	1,347 21	1,716 23	1,760 48	1,245 52	1,658 05	1,445 76	527 70	354 31	293 82	573 45	534 00	13,034 93

DÉPENSES FAITES À

	Selkirk-Slough.	Embouchure de la Riv. Rouge.	Lockport.	Winnipeg.	Selkirk Marine Railway.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague	342 78	423 99	647 91	1,864 46	445 81			3,724 95
" remorqueurs du ministère	160 68	198 77	303 72	874 00	208 98			1,746 15
Provisions—drague	72 42	89 58	136 87	393 88	94 18			786 93
" remorqueurs du ministère	36 21	44 79	68 43	196 94	47 09			393 46
Combustible—drague	166 61	206 09	314 91	906 21	216 68			1,810 50
" remorqueurs du ministère	83 30	103 04	157 45	453 10	108 34			905 23
Magasin et équipement—drague	45 47	56 24	85 94	247 32	59 13			494 10
" " remorqueurs du ministère	22 73	28 12	42 97	123 66	29 56			247 04
Dépenses éventuelles—drague	6 97	8 63	13 19	37 95	9 07			75 81
" " remorqueurs du ministère	3 49	4 31	6 59	18 97	4 54			37 90

Eau—drague	......	......	......	......	......	......	......	......
" remorqueurs du ministère	......	......	......	......	......	......	......	......
Pilotage et remorquage—drague	......	......	......	......	......	......	......	......
" " remorqueurs du ministère	......	......	......	......	......	......	......	......
Quaiage—drague	......	......	......	......	......	......	......	......
" remorqueurs du ministère	......	......	......	......	......	......	......	......
Réparations—drague	172 56	213 46	326 17	938 62	224 43	......	......	1,875 24
" remorqueurs du ministère	86 28	106 73	163 09	469 30	112 22	......	......	937 62
Réparations extraordinaires—drague	......	......	......	......	......	......	......	......
" " remorqueurs du ministère	......	......	......	......	......	......	......	......
Loyers des remorqueurs	......	......	......	......	......	......	......	......
Dépenses totales—drague	806 81	997 99	1,524 99	4,388 44	1,049 30	......	......	8,767 53
" remorqueurs du ministère	392 69	485 76	742 25	2,135 97	510 73	......	......	4,267 40
" " loués	......	......	......	......	......	......	......	......
Dépenses totales	1,199 50	1,483 75	2,267 24	6,524 41	1,560 03	......	......	13,034 93
Verges cubes enlevées	8,924	10,990	3,103	50,973	13,386	......	......	87,376
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	13·44 cts.	13·50 cts.	73 cts.	12·8 cts.	11·65 cts.	......	......	14·92 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$11.99½	$11.77½	$14·35	$10.75	$9.28½	......	......	$11.24¾
Espèce de déblais	Glaise et sable.	Glaise et sable.	Vase, pierre, gravier et roc.	Glaise, sable et vase.	Gumbo et glaise dure.	......	......	......
Ouvrage commencé	18 avril.	15 mai.	9 juin	3 juillet.	9 oct.	......	......	......
" terminé	6 mai.	5 juin.	1er juillet	7 oct.	30 oct.	......	......	......

DISTRIBUTION DU TEMPS EN HEURES.

—	H. J.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	......	......	22 00	25·00	......	......	10 00	3·00	......	......	......	......	32 00	4·50
" " de réparations	20 00	27·40	......	......	......	......	58 30	17·50	1 00	1·80	......	......	79 30	11·00
" " d'approvisionnements de charbon	3 00	4·10	......	......	6 30	3·80	24 30	7·40	6 00	10·50	......	......	40 00	5·50
" " " d'eau	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" " de marées et de courants	......	......	......	......	60 00	35·50	......	......	......	......	......	......	60 00	8·25
" " de nettoyage du matériel	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" " " des chaudières	4 00	5·50	10 00	11·40	8 00	4·70	62 00	18·60	5 00	8·80	......	......	89 00	12·25
" " d'inspection des chaudières	14 00	19·20	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	14 00	2·00
" " de congés	......	......	10 00	11·40	10 00	5·90	10 00	3·00	......	......	......	......	30 00	4·00
" " de retards des chal. et des remorq.	5 00	6·90	2 00	2·30	1 00	0·60	2 00	0·60	......	......	......	......	10 00	1·25
" " de retards dans la récep. des ordres	......	......	......	......	......	......	8 30	2·60	......	......	......	......	8 30	1·00
" " de remorq. et de prép. à l'ouvrage	4 00	5·50	10 00	11·40	30 00	17·80	17 00	5·10	19 00	33·30	......	......	80 00	11·00
" " changement d'ouvrage	5 00	6·90	2 00	2·30	3 00	1·80	14 30	4·30	......	......	......	......	24 30	3·25
" " de manque de charbon et de fourn.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" " d'appareillage et mise en hivern.	18 00	24·70	24 00	27·30	37 00	21·90	105 00	31·40	25 00	44·00	......	......	209 00	29·00
" " diverses	......	......	8 00	9·10	13 30	8·00	22 00	6·60	1 00	1·80	......	......	44 30	6·00
Total du temps perdu	73 00	42·20	88 00	41·10	169 00	51·70	334 00	35·50	57 00	25·30	......	......	721 00	38·40
" pendant lequel on a dragué	100 00	57·80	126 00	58·90	158 00	48·30	607 00	64·50	168 00	74·70	......	......	1,159 00	61·60
" " aurait pu draguer	173 00	......	214 00	......	327 00	......	941 00	......	225 00	......	......	......	1,880	......

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Friday», employé toute la saison aux endroits mentionnés.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk-Slough: 5 nov. 1913.

ALBERTA.

Drague du ministère, " N° 206 Athabaska ", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev.. vgs. cub	....	2,428	5,353	4,.88	6,257	5,743	....	....	....	....	....	....	24,569
Espèces de déblais	....	Sable	Sable et gumbo.	Gumbo	Gumbo	Gumbo	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	150 00	250 00	270 00	260 00	260 00	130 00	....	....	....	....	....	1,320 00
Temps pen. leq.on a dr.	....	71 0	141 00	120 00	171 00	142 00	....	....	....	....	....	....	645 50
Nombre de verges cub. draguées par heure	....	33 90	37 90	39 90	36 50	40 40	....	....	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	103 35	336 99	375 00	366 25	475 00	375 00	229 33	45 00	45 00	45 00	45 00	45 00	2,485 92
Approvisionnement	65 70	279 27	196 85	171 64	202 25	182 48	82 26	9 50	11 70	21 65	12 25	15 00	1,250 55
Charbon	8 70	....	....	....	....	....	....	....	600 00	....	....	....	608 70
Magasins et équipement	31 60	12 25	....	....	....	....	....	....	....	13 00	129 35	....	186 20
Dépenses éventuelles	....	89 55	....	....	....	6 25	78 85	....	....	....	....	....	174 65
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép.(c. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	....	22 40	109 70	55 97	78 40	55 50	156 62	....	5 75	618 42	119 80	2 05	1,224 61
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	209 35	740 46	681 55	593 86	755 65	619 23	547 06	54 50	662 45	698 07	306 40	62 05	5,930 63

DÉPENSES FAITES À

—	Grouard.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	2,485 92	....	....	....	....	....	....	2,485 92
" remorqueurs du miuistère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	1,250 55	....	....	....	....	....	....	1,250 55
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	608 70	....	....	....	....	....	....	608 70
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague	186 20	....	....	....	....	....	....	186 20
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	174 65	....	....	....	....	....	....	174 65
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	1,224 61							1,224 61
" remorqueurs du ministère								
" extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	5,930 63							5,930 63
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	5,930 63							5,930 63
Verges cubes enlevées	24,569							24,569
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense total)	$0·24							$0·24
Coût par heure du dragage actuel	$9·16							$9·16
Espèce de déblais	Sable et gumbo,							
Ouvrage commencé	May 15							
Ouvrage terminé	Oct. 15							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages ou de mauvais temps	57 00	4·31							57 00	4·31
" " de réparations	206 30	15·65							206 30	15·65
" " d'approvisionnements de charbon	10 00	0·76							10 00	0·76
" " " d'au										
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel										
" " " des chaudières	59 00	4·47							59 00	4·47
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	20 00	1·52							20 00	1·52
" " de retards des chalands et des remorqueurs,										
" " de retards dans la réception des ordres	10 00	0·76							10 00	0·76
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	37 00	2·80							37 00	2·80
" " de changement d'ouvrage	70 00	5·30							70 00	5·30
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " de dérangement par les steamers	12 00	0·90							12 00	0·90
" " de manque de vapeur	103 00	7·80							103 00	7·80
" " diverses	90 00	6·82							90 00	6·82
Total du temps perdu	674 30	51·09							674 30	51·09
Total du temps pendant lequel on a dragué	645 30	48·91							645 30	48·91
" " " aurait pu draguer	1320 00	100·00							1320 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur, Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun. *Date à laquelle la drague a commencé son travail:* 15 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Grouard, Alta.: 15 octobre.
Remarques: Des pluies continuelles rendirent notre bois de chauffage presque inutilisable, ce qui rendit très difficile de maintenir la pression de la vapeur. Nous eûmes aussi une température tout à fait défavorable. Nous éprouvâmes aussi de la difficulté à nous procurer les pièces de rechange pour les réparations, ce qui nous occasionna beaucoup de retardement.

SASKATCHEWAN.

Drague du ministère, "N° 207", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, v. cub.	....	32	4,480	3,534	6,895	5,026	....	....	....	....	....	....	19,967
Espèce de déblais	....	Glaise	Glaise	Glaise	Glaise	Glaise	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	....	60 00	250 00	270 00	260 00	260 00	....	....	....	....	....	....	1,100 00
Temps p. leq. on a dr.	....	2 00	104 00	78 00	123 00	95 30	....	....	....	....	....	....	402 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	....	16·00	43·00	45·00	56·00	52·00	....	....	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	395 48	706 55	700 00	695 50	696 39	705 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	4,198 92
Approvisionnement	158 72	158 07	131 38	193 42	175 35	142 05	....	....	....	....	....	....	958 99
Combuslible	....	....	379 26	....	366 45	....	....	....	....	....	....	....	745 71
Magasins et équipement	30 87	....	....	11 45	....	....	....	....	....	....	....	....	42 32
Dépenses éventuelles	22 65	35 20	20 30	40 30	16 45	37 42	17 20	....	....	....	....	270 05	459 57
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (com. t. les item c, ch. aux vais. du min.)	20 00	22 00	54 95	291 34	8 75	66 88	....	....	....	....	....	206 88	670 80
Répar. extraordinaires	....	....	....	....	....	245 00	....	....	....	....	....	....	245 00
Totaux	627 72	921 82	1,285 89	1,232 01	1,263 39	1,196 35	67 20	50 00	50 00	50 00	50 00	526 93	7,321 31

DÉPENSES FAITES À VALEPORT, LAST MOUNTAIN LAKE, SASK.

—	Valeport (207).	Ft. Qu'Appelle	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague	2,887 10	....	....	....	....	....	....	2,887 10
" remorqueurs du ministère	1,311 82	....	....	....	....	....	....	1,311 82
Provisions—drague	610 26	....	....	....	....	....	....	610 26
" remorqueurs du ministère	348 73	....	....	....	....	....	....	348 73
Combustible—drague	375 71	....	....	....	....	....	....	375 71
" remorqueurs du ministère	370 00	....	....	....	....	....	....	370 00
Magasins et équipement—drague	28 21	....	....	....	....	....	....	28 21
" " remorqueurs du ministère	14 11	....	....	....	....	....	....	14 11
Dépenses éventuelles—drague	403 06	....	....	....	....	....	....	403 06
" " remorqueurs du ministère	56 51	....	....	....	....	....	....	56 51
Eau—drague	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	317 38	206 88						524 26
" remorqueurs du ministère	146 54							146 54
Réparations extraordinaires—drague	245 00							245 00
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	4,866 72	206 88						5,073 60
" " remorqueurs du ministère	2,247 71							2,247 71
" " " loués								
Dépenses totales	7,114 43	206 88						7,321 31
Verges cubes enlevées	19,967							19,967
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	35·6c.							35 70
Coût par heure du dragage actuel	$17 68							18 18
Espèce de déblais	Glaise							
Ouvrage commencé	26 mai.							
Ouvrage terminé	30 sept.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orage et de mauvais temps	457 00	41·50							457 00	41·50
" " de réparations	92 00	8·40							92 00	8·40
" " d'approvisionnement de charbon	27 45	2·50							27 45	2·50
" " " d'eau										
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	7 00	0·60							7 00	0·60
" " " des chaudières	14 00	1·30							14 00	1·30
" " d'inspections des chaudières										
" " de congés	10 00	1·00							10 00	1·00
" " de retards des chalands et des remorqueurs	24 00	2·20							24 00	2·20
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de préparation de l'ouv.	22 45	2·00							22 45	2·00
" " de changement d'ouvrage	3 00	0·30							3 00	0·30
" " de manque de charbon ou de fourniture	3 00	0·30							3 00	0·30
" " diverses	37 00	3·30							37 00	3·30
Total du temps perdu	697 30	63·40							697 30	63·40
Total du temps pendant lequel on a dragué	402 30	36·60							402 30	36·60
" " " aurait pu draguer	1100 00	100·00							1100 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Ruby», 26 mai 1913 au 30 sept. 1913, au lac Last-Mountain, (Valeport, etc.)
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 26 mai 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Valeport, Sask.: 30 sept. 1913.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Drague du ministère, " Ajax 301 ", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais, e nlev., vgs cub.	...	21,932	31,515	29,755	32,615	46,710	38,475	3,190	...	10,470	28,865	33,230	276,757
Espèces de déblais	...	Tuf	Roc	Cailloux	Glaise et gravier.	Sable mouvant et glaise.	Roc. sable, vase et glaise.	Sable mouvant.	...	Roc, sable et glaise.	Roc, sable et glaise.	Roc, sable, gravier et glaise.	...
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	229 00	424 00	419 00	460 00	425 00	430 30	460 00	260 00	229 00	433 30	420 00	460 00	4,650 00 (congés non compris.)
Temps pendant lequel an a dragué	...	226 00	216 25	245 75	224 50	276 50	274 75	30 00	...	168 50	304 00	298 75	2,265 00
Nombre de vgs cubes draguées par heures	...	97 00	145 00	121 00	148·00	168·70	140·00	106·30	...	64·20	94·90	111·20	...

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague	1,735 00	1,725 28	1,833 90	1,858 74	1,877 18	1,866 66	1,842 39	1,759 24	1,714 40	1,842 00	1,874 40	2,000 94	21,930 13
" remorqueur	673 75	701 27	851 62	750 95	767 25	690 00	706 59	975 00	736 45	801 40	965 37	975 00	9,594 65
Approvisionne.—drague	742 25	755 47	949 89	860 86	891 04	928 22	862 82	713 30	662 42	595 68	539 96	613 86	9,115 77
" remorqueur	92 53	...	207 89	11 55	123 03	...	45 29	276 26	114 15	17 79	234 13	254 28	1,376 90
Combustible—drague	793 50	1,351 00	...	2,802 12	...	2,615 55	...	...	425 25	526 25	317 50	966 25	9,797 42
" remorqueur	81 00	150 00	...	150 00	...	112 50	150 00	...	280 00	435 00	12 00	747 75	2,118 25
Magasins et équipement													
Drague	466 98	436 78	660 23	243 48	148 09	688 48	310 92	632 74	210 09	534 81	919 61	832 17	6,084 38
Remorqueur	38 67	26 10	191 84	441 30	43 87	204 08	86 11	262 98	482 87	179 37	37 26	48 86	2,043 31
Dépe. diverses—drague	98 08	19 85	1 30	59 95	2,250 95	52 05	232 50	10 00	1 50	414 60	32 19	780 24	3,953 21
" remorqueur	11 60	2 35	1 50	55 65	...	4 25	72 50	...	...	2 00	168 00	36 00	353 85
Eau—drague	8 55	8 55	15 05	8 35	15 05	17 80	14 85	15 60	21 70	16 75	12 55	19 00	174 00
" remorqueur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Loyer de remorqueurs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Réparations—drague	1,607 19	595 68	32 16	8,203 69	1,887 55	1,698 64	338 21	749 05	4,745 28	...	7,881 39	3,873 01	31,611 85
" remorqueur	...	94 22	445 37	...	96 25	...	...	...	491 43	...	1,467 03	2,012 70	4,607 00
Répara. extraordinaires													
Drague	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
remorqueur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totaux—drague	5,451 55	4,892 61	3,492 53	14,037 39	7,069 86	7,867 40	3,601 69	3,879 93	7,780 64	3,930 09	11,577 60	9,085 47	82,666 76
" remorqueurs	897 55	973 94	1,698 22	1,409 45	1,030 40	1,010 83	1,060 49	1,514 24	2,104 90	1,435 56	2,883 79	40,74 59	20,093 96

DÉPENSES FAITES À

—	Victoria, C.-B.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
Salaires—drague	21,930 13	...	...	...	...	...	...	21,930 13
" remorqueurs du ministère	9,594 65	...	...	...	...	...	...	9,594 65
Provisions—drague	9,115 77	...	...	...	...	...	...	9,115 77
" remorqueurs du ministère	1,376 90	...	...	...	...	...	...	1,376 90
Combustible—drague	9,797 42	...	...	...	...	...	...	9,797 42
" remorqueurs du ministère	2,118 25	...	...	...	...	...	...	2,118 25
Magasins et équipement—drague	6,084 38	...	...	...	...	...	...	6,084 38
" " remorqueurs du ministère	2,043 31	...	...	...	...	...	...	2,043 31

Dépenses éventuelles—drague	3,953 21							3,953 21
" remorqueurs du ministère	353 85							353 85
Eau—drague	174 00							174 00
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	31,611 85							31,611 85
" remorqueurs du ministère	4,607 00							4,607 00
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer de remorqueurs								
Dépenses totales—drague	82,666 76							
" remorqueurs du ministère	20,093 96							20,093 96
" " loués								
Dépenses totales	102,760 72							102,760 72
Verges cubes enlevées	276,757							276,757
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·37							$0·37
" heure de dragage actuel	$45·368							$45·368
Espèce de déblais	Tuf, roc, glaise etc.							
Ouvrage commencé	Avril 1913							
" terminé	L'ouvr. se cont.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	143 45	2·98							143 45	2·98
" " de réparations	859 00	17·90							859 00	17·90
" " d'approvisionnements de charbon	107 15	2·23							107 15	2·23
" " " d'huile	16 15	0·34							16 15	0·33
" " " d'eau										
" " de marées et de courants	67 15	1·40							67 15	1·40
" " de nettoyage du matériel	5 45	0·12							5 45	0·12
" " " des chaudières	101 00	2·10							101 00	2·10
" " d'inspection "										
" " de congés	147 30	3·07							147 30	3·07
" " de retard des chalands et des remorqueurs	115 30	2·40							115 30	2·40
" " " dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	32·45	0·77							32·45	0·77
" " de changement d'ouvrage	50 00	1·04							50 00	1·04
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " de brouillard	10 30	0·22							10 30	0·22
" " de rép. gén. et install. de chauffage à l'huile	425 00	8·80							425 00	8·80
" " diverses	451 00	9·40							451 00	9·40
Total du temps perdu	2,532 30	52·80							2,532·30	52·80
" " pendant lequel on a dragué	2,265 00	47·20							2,265 00	47·20
" " " aurait pu draguer	4,797 30	100·00							4,797 30	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Petrel», pour aider à la drague «Ajax», d'avril à octobre et de décembre et janvier. Remorqueur «Point Ellice», pour aider à la drague «Ajax», en novembre, février et mars.

Remarques: Réparations générales et installation de chauffage à l'huile au quai de la marine de la Colombie-Britannique, à Victoria, du 5 nov. 1913 au 5 janvier 1914.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "BITTERN 302", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	4,103	5,805	1,215	....	7,290	3,890	5,705	4,630	4,175	9,070	5,805	6,615	57,703
Espèces de déblais.....	Tuf et sable.	Sable et alluvion.	Sable et alluvion.	....	Sable et alluvion.	Sable et tuf.	Sable et tuf.	Sable et tuf.	Gravier et sable.	Sable.......	Sable.......	Sable.......	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	234 00	234 00	54 00	....	234 00	225 00	234 00	225 00	234 00	234 00	216 00	234 00	2,358 00
Temps pen. leq. on a dr.	158 00	162 00	41 00	....	189 00	122 00	158 00	201 00	155 00	197 00	165 00	171 00	1,719 00
Nombre de verges cubes draguées par heure....	26	36·8	22·5	....	31·1	32	32·3	23	26·6	46·0	35·2	35·8	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires...............	575 00	575 00	315 99	276 59	574 99	578 00	593 86	575 00	575 00	575 00	575 00	573 54	6,362 97
Approvisionnement	168 00	57 36	118 89	73 14	186 00	199 60	199 45	180 00	184 00	186 00	171 50	198 10	1,922 74
Charbon...............	....	204 74	....	....	....	190 53	....	....	186 00	....	....	229 19	810 64
Magasins et équipement	133 08	25 00	68 15	....	....	12 55	176 52	119 38	108 24	161 73	15 34	154 30	961 74
Dépenses éventuelles...	....	....	4 00	....	....	....	....	....	....	10 40	12 40	7 55	46 90
Eau....................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	136 00	56 00	....	....	....	126 34	....	....	318
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	410 00	....	405 00	....	249 75	702 00	621 00	702 00	3,089 75
Rép. (c. to.les item ch. aux rép. des v. du m.)	18 00	17 90	5 90	....	5 00	20 65	2 75	....	....	7 44	....	....	77 64
Répar. extraordinaires..	78 75	12 70	68 73	1,370 12	73 55	688 64	....	....	....	....	....	....	2,292 49
Totaux...........	973 03	892 70	581 66	1,719 85	1,385 54	1,745 97	1,377 58	874 38	1,303 67	1,768 91	1,395 24	1,864 68	15,883 21

DÉPENSES FAITES À

——	Kootenay Landing.	Nelson-Harbour	Cedar-Creek.	Kaslo.	Riondel.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague..........	2,937 60	1,846 80	996 30	488 70	97 20	....	....	6,362 97
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague..........	892 16	560 88	302 58	148 42	29 52	....	....	1,922 74
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague..........	380 80	239 40	129 15	63 34	12 60	....	....	810 64
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague..........	446 08	280 44	151 29	74 21	14 76	....	....	961 74
" " remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague..........	21 76	13 68	7 38	3 62	72	....	....	46 90
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague..........	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère..........	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague	152 32	95 76	51 66	25 34	5 04			318 34
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	32 64	20 52	14 76	5 43	1 08			77 64
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	1,026 50	652 48	3[illegible]7 96	175 57	36 92			2,292 49
" " remorqueurs du ministère								
Loyers des remorqueurs	3,089 75							3,089 75
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépense totales	8,979 70	3,709 96	2,011 08	984 63	197 84			15,883 21
Verges cubes enlevées	26,755	20,052	8,546	2,000	350			57,703
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$33 56	$18·50	$23·53	$49·00	$56·60			$27·50
Coût par heure du draguage actuel	$11·54	$7·65	$7·60	$ 6·96	$11·00			$19·20
Espèce de déblais	Sable, alluvions.	Sable, alluvions.	Roc et glaise	Roc et bois	gravier et roc			
Ouvrage commencé	10 oct.–17déc.	8 avril	1er avril 17 sept. 30 oct.	23 sept.	12 déc.			
Ouvrage terminé	29 oct.–31 mars	16 sept.	7 avril, 22 sept, 11 déc.	9 oct.	16 déc.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

———	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—		—		H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	8 00	2·00													8 00	1·00
" " de réparations	15 00	4·00	15 00	8·00	9 00	9·00	5 00	32·00	2 00	11·00					46 00	7·00
" " d'approvisionnement de charbon	20 00	6·00	13 00	7·00	7 00	7·00	1 00	6·00							41 00	6·00
" " " d'eau																
" " de marées et de courants																
" " de nettoyage du matériel	7 00	2·00	5 00	3·00	3 00	3·00									15 00	2·00
" " " des chaudières	5 00	2·00	3 00	2·00	2 00	2·00									10 00	2·00
" " d'inspection des chaudières																
" " de congés																
" " de retards des chalands et remor.	140 00	46·00	75 00	39·00	30 00	29·00			15 00	83·00					260 00	41·0
" " de ret. dans la réception des ordres	2 00	1·00													3 00	
" " de remorq. et de prépar. de l'ouv.	80 00	26 00	70 00	36·00	30 00	29·00	9 00	56·00							189 00	30·00
" " de changement d'ouvrage	34 00	11·00	9 00	5·00	10 00	9·00									52 00	8·00
" " de manque de charbon ou de fourn.					13 00	12·00	1 00	6·00	1 00	6·00					15 00	2·00
" " diverses																
Total du temps perdu	311 00	28·00	190 00	28·00	104 00	29·00	16 00	9·00	18 00	50·00					639 00	27·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	777 00	72·00	494 00	72·00	265 00	71·00	165 00	91·00	18 00	50·00					1719 00	73·00
" " " aurait pu draguer	1088 00		684 00		369 00		181 00		36 00						2358 00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Oudot», employé à Kootenay Landing et pour changer la drague de place.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 11 avril 1913.
Date à laquelle la drague a été arretée à Nelson à cause des hautes eaux: 10 juin au 26 juillet 1913.
Remarques: Pendant que la drague était arrêtée, elle fut réparée d'une manière générale.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE "FRUHLING 303", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

——	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août..	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, v. cub.	31,200	64,800	72,000	84,400	57,600	53,600	139,200	122,400	107,400	54,400	18,400	113,200	918,600
Espèce de déblais......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	229	233·5	210	229	224·5	293	460	425	460	447·25	421·5	460·5	4,093·75 Les congés exceptés.
Tem. p. lequel on a dra,	43·5	84·25	71·75	88·25	71	91·5	238·5	244	252·5	124·25	85·75	331·50	1,726·75
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	717	769	1,003	956	811	586	583·6	501·6	425·3	437·8	214·4	341·4	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires...............	1,343 49	1,392 77	1,375 05	1,338 16	1,378 17	1,540 48	2,073 74	2,082 30	2,066 28	2,073 25	2,080 30	2,098 06	20,842 05
Approvisionnement.. ..	352 50	454 45	414 91	558 32	435 99	588 45	542 97	654 83	501 09	458 23	503 36	483 40	5,948 50
Combustible....	105 00	1,239 08	1,955 10	1,241 50	650 00	888 13	1,361 00	1,400 27	1,602 30	774 00	1,283 87	1,600 45	14,100 70
Magasins et équipement	223 54	176 12	245 50	88 76	297 68	470 16	246 53	332 67	451 61	106 49	261 78	1,283 70	4,184 54
Dépenses casuelles..,..	1 20	....	....	16 85	13 13	97 25	941 30	17 98	815 50	17 28	104 51	1,717 44	3,742 44
Eau...................	....	....	....	....	22 32	....	....	....	19 72	20 30	....	14 82	77 16
Pilotage et remorquage.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs,	....	....	....	....	....	....	....	290 00	....	....	....	....	290 00
Rép. (com. t. les items ch. aux vais. du min)..	380 47	517 96	627 64	....	....	8,529 25	963 42	187 03	963 83	....	3,111 17	514 25	15,795 02
Répar. extraordinaires,	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux............	2,406 20	3,780 38	4,618 20	3,243 59	2,797 29	12,113 72	6,128 96	4,965 08	6,420 33	3,449 55	7,344 99	7,712 12	64,980 41

DÉPENSES FAITES À LA RIVIÈRE FRASER, SAND HEADS.

——	—	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague..................	20,842 05	....	....	....	....	....	....	20,842 05
" remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague..................	5,948 50	....	....	....	....	....	....	5,948 50
" remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague..................	14,100 70	....	....	....	....	....	....	14,100 70
" remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague..................	4,184 54	....	....	....	....	....	....	4,184 54
" " remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague..................	3,742 44	....	....	....	....	....	....	3,742 44
" " remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague..................	77 16	....	....	....	....	....	....	77 16
" remorqueurs du ministère........	....	....	....	....	....	....	....	....

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	15,795 02							15,795 02
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	290 00							290 00
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	64,980 41							64,980 41
Verges cubes enlevées	918,600							918,600
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·07							$0·07
Coût par heure du draguage actuel	$37 63							$37_63
Espèce de déblais	Sable et alluvion							
Ouvrage commencé	1er avril 1913.							
Ouvrage terminé	le dragage se continue.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

———	H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orage et de mauvais temps	270 75	6·40							270 75	6·40
" " de réparations	830 75	19·80							830 75	19·80
" " d'approvisionnement de charbon	48 50	1·10							48 50	1·10
" " " d'eau	46 75	1·00							46 75	1·00
" " " d'huile (pétrole)										
" " de marées et de courants	73 25	1·70							73 25	1·7
" " de nettoyage du matériel										
" " " des chaudières										
" " d'inspections des chaudières										
" " de congés	85 50	2·40							85 50	2·40
" " de retards des chalands et des remorqueurs	413 50	9·80							413 50	9·80
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de prépara. de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage	325 75	7·60							325 75	7·60
" " de manque de charbon ou de fourniture	9 50	0·20							9 50	0·20
" " de brouillard	61 75	1·50							61 75	1·50
" " de l'installation du chauffage à l'huile	200 50	4·70							200 50	4·70
" " diverses	86 00	2·50							86 00	2·50
Total du temps perdu	2452 50	58·70							2452 50	58·70
Total du temps pendant lequel on a dragué	1726 75	41·30							1726 75	41·30
" " " aurait pu draguer	4179 25	100·00							4179 25	100·00

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «B. C. Boy », employé en novembre pour remorquer l'huile combustible de Vancouver à la rivière Fraser.
Remarques: Le travail de nuit fut commencé le 22 sept. 1913. L'installation pour chauffage à l'huile fut faite du 25 août 1913 au 20 sept. 1913.

DISTRICT YALE-CARIBOU, C.-B.

Drague du ministère "Héron 304", avec matériel auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août. 13 au 31.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	La drague *Heron* et l'outillage pour enfoncer les pilotis furent employés à des travaux d'amélioration de la rivière Okanagan, du 1er avril au 31 août.				2,048½	1,834	1,825	1,974	Du 5 déc. au 22 janv. le capt. McDonald et l'équipage construisirent un prolongement au quai d'Okanagan Mission.		La drague fut arrêtée à Penticton pour des réparations.		....
Espèce de déblais......					Sable......	Sable à Penticton, glaise et cailloux à Summerland.	Glaise dure et cailloux.	Glaise dure et cailloux.					....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..					144 00	234 00	243 00	225 00	36 00	81 00	216 00	234 00	1,413 00
T. pend. leq. on a drag.					107 00	104 00	132 00	98 30	....	....	....	....	442 00
Nombre de vgs cubes draguées par heures..					19·10	17·60	13·80	20·00	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux. pour 3 mois.
										$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	437 00	446 95	883 95
Approvisionnement....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Charbon..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Magasins et équipement	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2 90	483 84	......	486 74
Dépenses éventuelles...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	4 00	34 25	......	38 25
Eau..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pilotage et remorquage.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Quaiage..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Loyer des remorqueurs.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Rép. (c. t. les item cha. aux rép. des vai. du m.)	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	118 12	118 12
Répar. extraordinaires.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Totaux..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	6 90	955 09	565 07	1,527 06

DÉPENSES FAITES À

		Penticton.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
		$ c.							$ c.
Salaires—drague..........	......	883 95	......	......	......	......	......	......	883 95
" remorqueurs du ministère..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Provisions—drague..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" remorqueurs du ministère..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Combustible—drague..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" remorqueurs du ministère..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Magasins et équipement—drague..........	......	486 74	......	......	......	......	......	......	486 74
" " remorqueurs du ministère..	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Dépenses éventuelles—drague..........	......	38 25	......	......	......	......	......	......	38 25
" " remorqueurs..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	118 12							118 12
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaire—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses totales	1,527 06							1,527 06
Verges cubes enlevées								
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)								
Coût par heure du draguage actuel								
Espèce de déblais								
Ouvrage commencé								
Ouvrage terminé								

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	Quai du ch. de fer Kettle Valley à Penticton. H. M.	% du total.	Bassin du Pacifique Canadien à Summerland. H. M.	% du total.	Réparations générales à Pentington, du 12 janvier au 31 mars. H. M.	% du total	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	2 00	0·60	204 00	36·00							206 00	14·60
" " de réparations	12 00	3·80	10 30	1·90	531 00	100·00					553 30	39·20
" " d'approvisionnements de charbon												
" " " d'eau												
" " de marées et de courants												
" " de nettoyage du matériel												
" " " des chaudières												
" " d'inspection des chaudières												
" " de congés	9 00	2·90	9 00	1·60							18 00	1·2
" " de retards des chalands et des remorqueurs												
" " de retards dans la réception des ordres												
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	18 00	5·70	32 00	5·70							50 00	3·50
" " de changement d'ouvrage	6 30	2·10	40 30	7·10							47 00	3·30
" " de manque de charbon ou de fourniture												
" " de chargement de bois (combustible)	3 00	1·00	8 00	1·40							11 00	0·80
" " de bois flottant	54 00	17·10									54 00	3·90
" " diverses	20 30	6·50	11 00	1·90							31 30	2·20
Total du temps perdu	125 00	39·70	315 00	55·60	531 00	100·00					971 00	68·70
Total du temps pendant lequel on a dragué	190 00	60·30	252 00	44·40							442 00	31·30
" " " aurait pu draguer	315 00	100·00	567 00	100·00	531 00	100·00					1,413 00	100·00

Date à laquelle la drague a commenceé son travail: 13 août. *Date à laquelle la drague a été reparée à Penticton*, 22 janvier au 31 mars.
Remarques: On a chargé $446.95 de salaires aux réparations, ce qui ferait $565.01 pour les réparations.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Drague du ministère, "King Edward 305", avec matériel auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev. vg. cub,	......	52,195	67,780	66,850	24,865	51,585	22,100	16,355	....	....	30,530	24,355	421,425
Espèce de déblais, ...	Alluvions...	Alluvions graviers et sable.	Alluvions...	Sable......	Sable......	Sable, vase et glaise..	Vase, glaise.	Vase, glaise.	....	....	Vase, glaise.	Vase, glaise.	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	231 50	241 00	209 50	229 00	232 50	251 50	234 00	223 00	229 00	233 50	210 00	244 25	2,768 75 Les congés excepté.
Temps pend. le. on a dr.	121 00	119 50	141 00	161 25	66 00	95 50	41 75	43 50	....	....	45 25	42 75	877 50
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	641·00	437·00	481·00	414·00	377·00	540·00	529·30	375·90	....	....	674·60	569·70	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague.......	1,303 75	1,397 03	1,341 17	1,383 37	1,398 97	1,547 03	1,422 05	1,411 01	1,356 13	1,330 00	1,331 05	1,390 82	16,612 38
" remorqueur...	202 20	211 30	202 22	211 28	212 90	237 76	217 20	213 32	200 00	200 00	200 00	305 38	2,613 56
Provisions—drague....	267 12	421 24	407 66	407 93	368 24	412 14	410 15	376 03	425 08	430 12	381 18	307 58	4,614 47
" remorque..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague..	19 00	225 00	2,106 00	1,228 50	1,325 00	1,244 50	1,050 00	424 00	....	577 30	634 25	287 55	9,121 10
" remorq.	151 20	96 71	176 85	144 51	109 39	87 14	92 24	90 18	....	....	....	....	948 19
Magasins et équipement drague........	313 28	90 31	166 93	212 76	243 78	477 15	331 08	230 37	175 53	544 43	502 67	252 36	3,540 65
" " remorq.	27 14	18 35	17 13	1 10	26 78	90	45 47	8 95	13 40	52 42	153 37	99 50	464 51
Dépenses div.—drague.	394 05	21 50	15 06	92 74	44 34	24 10	13 04	4 35	13 10	358 85	40 44	335 38	1,356 95
" remorq.	4 00	....	1 50	270 35	....	15 75	....	....	....	....	11 92	1 70	305 22
Eau—drague.........,	....	2 50	5 00	....	6 00	2 50	....	2 50	....	....	....	18 54	37 04
" remorqueurs.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer de remorqueurs,	....	....	....	....	....	75 00	....	....	....	....	....	....	75 00
Réparations—drague...	25 40	309 30	321 03	11 49	934 98	3,138 81	105 71	30 00	703 10	....	2,369 47	49 18	7,986 98
" remorq..	....	....	....	....	29 75	259 35	....	....	....	....	....	261 17	561 76
Répa. extraordinaires— " " drague...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorq..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux—drague......	2,322 60	2,466 88	4,362 85	3,325 30	4,321 31	6,921 23	3,332 03	2,478 26	2,672 94	3,240 70	5,259 06	2,641 41	43,344 57
Totaux—remorqueurs	384 54	326 36	397 70	638 73	378 79	600 90	354 91	312 45	213 40	252 42	365 29	667 75	4,893 24

DÉPENSES FAITES À:

—	Hatzic.	Pont de l'île Lulu.	Steveston Carte de dragage n° 4.	Sand Heads.	Ladner.	Mission.	Installation de l'huile comme combustible.	Sand Heads, 2e tranchée.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague......................	382 09	315 63	5,614 99	4,070 03	199 35	182 73	3,488 60	2,358 96	16,612 38
" remorqueurs du ministère....	60 11	49 66	883 38	640 32	31 36	28 75	548 85	371 13	2,613 56
Provisions—drague..................	106 13	87 68	1,559 69	1,130 55	55 37	50 76	969 04	655 25	4,614 47
" remorqueurs du ministère,	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague................	209 79	173 30	3,082 93	2,234 67	109 45	100 33	1,915 43	1,295 20	9,121 10
" remorq. du ministère...	21 81	18 01	320 49	232 31	11 38	10 43	199 12	134 64	948 19
Magasins et équipement..............	81 43	67 27	1,196 74	867 46	42 49	38 95	743 54	502 77	3,540 65

Magasins et équipement—remorqueurs du ministère	10 68	8 83	157 00	113 81	5 57	5 11	97 55	65 96	464 51
Dépenses eventuelles—drague	31 21	25 78	458 65	332 45	16 28	14 93	284 96	192 69	1,356 95
" " remorq. du ministère	7 02	5 80	103 16	74 78	3 66	3 36	64 10	43 34	305 22
Eau—drague	85	70	12 52	9 07	45	41	7 78	5 26	37 04
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorq. du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage—drague	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Réparations—drague	183 70	151 74	2,699 61	1,956 81	95 85	87 86	1,677 26	1,134 15	7,986 98
" remorqueurs du ministère	12 92	10 67	189 88	137 64	6 73	6 18	117 98	79 77	561 76
Répar. extraordinaires—drague	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorq. du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	75 00	....	....	....	....	75 00
Dépenses totales—drague	995 20	822 11	14,625 12	10,601 04	519 25	475 97	9,086 60	6,144 28	43,269 57
" " remorq. du ministère	112 54	92 97	1,653 91	1,198 85	58 71	53 83	1,027 59	694 84	4,893 24
" " remorqueurs loués	....	....	....	75 00	....	....	....	....	75 00
Dépenses totales	1,107 74	915 08	16,279 03	11,874 89	577 96	529 80	10,114 19	6,839 12	48,237 81
Verges cubes enlevées	27,525	2,565	239,435	84,125	8,100	4,790	....	54,885	421,425
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·04	$0·356	$0·067	$0·141	$0·071	$0·11	....	$0·124	$0·114
Coût par heure du dragage actuel	$22·06	$31·82	$31·60	$70·05	$35·56	$55·76	....	$77·71	$54·97
Espèce de déblais	Alluvions	Sable et gravier	Sable et alluv.	Sable	Alluvions	Alluvions	....	Glaise et alluv.	....
Ouvrage commencé	20 mars 1913	20 mai 1913	9 avril 1913	21 août 1913	8 octobre 1913	11 avril 1913	....	Février 1914	....
Ouvrage terminé	8 avril 1913	26 mai 1913	20 août 1913	21 nov. 1913	11 october 1913	11 juin 1913	....	Drague encore	....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.	Heures.	% du total.
T. perdu p. cause d'orages et de m.temps	....	......	....	......	11 00	1·20	159 25	22·90	2 00	5·80	....	......	....	......	92 25	22·90	264 50	9·20
" " de réparations	....	......	....	......	124 00	13·20	133 25	19·20	....	......	....	......	....	......	5 00	1·20	262 25	9·20
" " d'approv. de charbon	....	......	....	......	13 50	1·40	14 25	2·00	1 50	4·30	....	......	....	......	oil 1 00	0·30	30 25	1·00
" " " d'eau	....	......	....	......	....	......	19 25	2·70	....	......	....	......	....	......	11 75	2·90	31 00	1·00
" " de marées et de courant	....	......	....	......	....	......	1 00	0·10	4 00	11·60	....	......	....	......	....	......	5 00	0·20
" " de nettoyage du matér.	....	......	....	......	1 50	0·20	3 00	0·20	....	......	....	......	....	......	....	......	4 50	0·10
" " " des chaudières	....	......	....	......	71 50	7·60	10 00	1·40	....	......	....	......	....	......	....	......	81 50	3 30
" " d'inspect. "	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......
" " de congés	....	......	....	......	19 00	1·70	23 50	3 30	....	......	....	......	19 00	3·20	....	......	61 50	2·10
" " de r. des ch. et des rem.	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	13 00	3·20	13 00	0·50
" " de r.d. la récep. des ord.	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......
" " rem. et prép. de l'ouv.	11 50	17·80	16 25	29·20	65 50	7·00	84·50	12 20	3 50	10·10	8 00	27·10	....	......	24 50	6·00	213 75	7·50
" " de changem. d'ouvrage	....	......	6 25	11 30	12 75	1·40	73 75	10·60	5 50	15·90	8 00	27·10	....	......	37 00	9·20	143 25	5·00
" " de manque de charbon ou de fournitures	....	......	....	......	10 00	1·10	....	......	....	......	....	......	....	......	9 75	2·40	19 75	0·80
" " installation à l'huile	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	573 50	96·80	....	......	573 50	20·30
" " " d'une pompe	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	106 50	26·50	106 50	3·70
" " diverses	2 50	3·90	4 25	7·60	114 25	12·10	2 75	0·40	1 75	5·10	4 00	13·60	....	......	13 00	3·20	142 50	5·00
Total du temps perdu	14 00	21·70	26 75	48·11	443 00	45·20	524 50	75·50	18 25	52·90	20 00	67·80	592 50	100·00	313 75	78·10	1952 75	69·00
Total du temps p. pend. leq. on a drag.	50 50	78·30	28 75	51·90	515 00	54·80	169 50	24·50	16 25	47·10	9 50	32·20	....	......	88 00	21·90	877 50	31·00
" " " aurait pu dr.	64 50	100·00	55 50	100·00	958 00	100·00	694 00	100·00	34 50	100·00	29 50	100·00	592 50	100·00	401 75	100·00	2830 25	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur à gazoline «Point Garry», toute l'année.
Remarques: du 22 novembre 1913 au 7 février 1914, la drague resta à Esquimalt pour des réparations générales et l'installation de chauffage à l'huile.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "MASTODON 306", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev.. vgs cub.	37,800	65,740	57,680	72,760	13,520	112,060	95,840	92,560	80,920	60,580	63,140	87,620	840,220
Espèce de déblais......	Gravier....	Gravier et sable.	Gravier et sable.	Gravier...	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier...	Gravier...	Gravier et sable.	Gravier...	Gravier...	....
Temps sendant lequel on aurait pu draguer..	316 00	382 00	358 50	355 00	252 50	440 00	463 00	420 00	449 50	431 50	315 00	397 00	4,609 50 Congés non compris.
Temps pendant lequel on a dragué..........	79 30	206 00	219 15	166 45	35 45	271 50	256 00	244 15	214 45	172 00	157 45	256 00	2,279 30
Nombre de vgs cubes draguées par heure...	475·50	319·00	263·7	46·30	378·10	412·70	374·30	378·90	376·80	352·50	400·20	342·20	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague.......	2,884 91	2,972 16	2,980 46	3,051 67	3,047 09	3,054 83	3,065 78	3,082 16	3,077 09	3,283 70	3,095 00	3,123 51	36,718 36
" remorqueur..	1,929 08	1,875 98	1,914 50	1,950 00	1,931 32	1,948 16	1,987 07	1,031 66	1,957 75	1,974 71	986 15	970 80	20,457 18
Provisions—drague....	704 75	1,099 61	1,171 24	991 82	943 16	837 69	881 34	751 13	860 79	884 13	692 71	821 38	10,639 75
" remorqueur	722 68	819 04	832 35	990 42	701 26	558 84	658 25	372 77	633 68	614 90	264 39	320 65	7,489 23
Combustible—drague..	327 76	1,106 43	1,012 06	549 02	211 72	876 35	856 49	632 00	801 00	865 31	653 30	765 15	8,656 59
" remorqueur	510 49	616 76	641 39	552 25	516 00	1,167 63	1,150 40	512 91	419 65	408 29	317 25	428 82	7,241 84
Magasins et équipement													
Drague............	674 15	676 07	1,049 84	1,091 56	413 82	1,501 42	897 33	693 99	741 56	1,331 58	495 34	771 52	10,338 18
Remorqueur.......	562 44	527 07	283 01	382 67	191 67	349 58	926 96	201 05	136 70	644 05	191 05	70 97	4,467 22
Dép. diverses—drague	1,181 89	547 56	198 91	279 97	316 46	1,450 02	75 00	1,474 54	846 68	399 50	90 52	482 95	7,344 00
" " remorqueur	35 00	349 40	105 00	30 00	37 85	248 80	18 65	79 50	30 86	651 00	2 00	....	1,506 06
Eau—drague..........	9 00	28 50	8 75	9 00	3 00	....	....	....	33 40	....	....	....	91 65
" remorqueur......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer du remorqueur..	....	172 50	....	15 00	....	....	35 00	....	....	75 00	....	....	297 50
Réparations—drague...	18,448 96	2,706 01	2,384 39	615 38	13,067 89	935 08	1,479 31	3,030 07	445 02	....	3,958 72	1,239 88	48,310 71
" remorqueur	224 68	540 19	19 38	....	17 12	3,813 69	78 55	12 00	321 22	....	1,684 05	70 34	6,781 22
Répar. extraordinaires—													
Drague............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
remorqueur........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux—drague......	24,231 42	9,308 84	8,805 65	6,603 42	18,003 14	8,655 39	7,290 25	9,663 89	6,805 54	6,839 22	8,985 59	7,204 39	122,396 74
" remorqueur.	3,984 37	4,728 44	3,795 63	3,905 34	3,395 22	8,086 70	4,819 88	2,209 89	3,499 86	4,292 95	3,444 89	1,861 58	48,024 75

DÉPENSES FAITES À

	Victoria, C.-B.	Sand Heads, Fraser River.	1st Narrows, Vancouver.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	3,635 11	1,064 83	32,018 00	....	....	....	....	36,718 36
" remorqueurs du ministère	2,025 26	593 25	17,838 67	....	....	....	....	20,457 18
Provisions—drague	1,053 33	308 55	9,277 87	....	....	....	....	10,639 75
" remorqueurs du ministère	741 43	217 19	6,530 61	....	....	....	....	7,489 23
Combustible—drague	857 00	251 04	7,548 55	....	....	....	....	8,656 59
" remorqueurs du ministère	716 94	210 01	6,314 89	....	....	....	....	7,241 84
Magasin et équipement—drague	1,023 48	299 80	9,014 90	....	....	....	....	10,338 18
" " remorqueurs du ministère	442 26	129 55	3,895 41	....	....	....	....	4,467 22

Dépenses éventuelles—drague	727 05	212 97	6,403 98					7,344 00
" " remorqueurs du ministère	157 23	46 03	1,384 80					1,588 06
Eau—drague	9 07	2 66	79 92					91 65
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	4,782 76	1,401 01	42,126 94					48,310 71
" remorqueurs du ministère	671 35	196 65	5,913 22					6,781 22
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	29 46	8 62	259 42					297 50
Dépenses totales—drague	12,087 81	3,540 87	106,470 56					122,099 24
" " remorqueurs du ministère	4,754 46	1,392 70	41,877 59					48,024 75
" " " loués	29 46	8 62	259 42					297 50
Dépenses totales	16,871 73	4,942 19	148,607 57					170,421 49
Verges cubes enlevées	54,540	780	784,900					840,220
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·309	$6·33	$0·189					$0·202
Coût par heure du draguage actuel	$62·02	$380·17	$74·50					$74·76
Espèce de déblais	Sable et gravier	Sable et gravier	Gravier					
Ouvrage commencé	14 mai 1913.	22 jan. 1914.	1er Avril 1913.					
Ouvrage terminé	18 juin 1913.	31 jan. 1914.	Le dragage se continue.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	—	—	—	—	H. M.	total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	19 50	4·20	78 00	55·90	95 15	2·20					192 45	4·00
" " de reparations	2 15	0·50			584 45	14·00					587 00	12·30
" " d'approvisionnement d'huile	20 15	4·30			95 00	2·20					115 15	2·40
" " " d'eau												
" " de marées et courants					53 15	1·30					53 15	1·10
" " de nettoyage de matériel					30 00	0·70					30 00	0·70
" " " des chaudières												
" " d'inspection des chaudières					105 00	2·50					105 00	2·50
" " de congés	40 00	8·50			110 30	2·70					150 30	3·20
" " de retards de chalands et des remorq.	2 45	0·60			203 30	4·90					206 15	4·30
" " de retards dans la réception des ordres												
" " de remorquage et de préparat. de l'ouv.	4·15	1·00	21 00	15·50	41 15	0·90					67 00	1·40
" " de changement d'ouvrage	24·45	5·10	26 00	18.60	182 30	4·30					232 45	4·70
" " de manque de charbon et de fournitures	0 30	0·10			2 30	0·10					3 00	0·06
" " de brouillard					90 25	2·00					90 15	2·00
" " diverses	83 15	17·70	1·50	1·00	562 45	13·50					647 30	13·60
Total du temps perdu	197 30	42·10	126 50	90·70	2,156 30	51·96					2,480 30	52·20
Total du temps pendant lequel on a dragué	272 00	57·90	13 00	9·30	1,994 30	48·04					2,279 30	47·80
" " " " aurait pu draguer	469 30	100·00	139 50	100·00	4·151 00	100·00					4,760 00	100·00

Noms des remorqueurs de ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Point Ellice», d'avril à octobre, décembre et janvier. Remorqueur «Point Garrey», toute l'année.

Remarques: Réparations générales du 21 juillet au 23 août 1913.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DE MINISTÈRE, "MUDLARK 307", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs. cubes	15,150	18,650	20,400	19,650	10,650	18,600	19,910	8,300	21,300	16,700	14,050	24,600	207,960
Espèce de déblais	Glaise	Vase et glaise	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et glaise.	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	460 00	413 50	409 50	439 00	320 00	397 50	439 00	351 50	440 50	444 50	367 50	439 00	4,942 50 Les congés non inclus.
Temps pend. leq. on a d.	232 00	206 00	225 50	213 50	118 50	207 00	233 00	118 00	262 00	229 00	202 00	304 00	2,550 50
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	65·0	91·0	904·00	92·00	90·00	90·00	85·50	70·30	81·30	72·50	67·50	81·00	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaire—drague	1,501 66	1,501 58	1,593 12	1,752 48	1,673 53	1,737 91	1,746 60	1,758 16	1,660 99	1,641 42	1,682 84	1,755 97	20,006 36
" remorqueur	690 00	696 43	719 99	764 00	690 00	704 25	730 00	690 00	705 00	742 10	1,544 58	1,597 92	10,274 27
Provisions—drague	641 88	605 94	703 86	648 48	668 48	667 36	651 14	594 29	686 38	609 06	600 97	666 39	7,744 23
" remorqueur	....	....	....	....	....	....	....	152 07	....	....	84 87	355 61	592 55
Combustible—drague	101 25	965 19	2,675 00	....	2,730 84	156 00	....	2,399 11	....	457 00	396 00	429 00	10,309 39
" remorqueur	....	65 00	....	....	....	129 00	....	160 00	....	195 50	446 00	628 85	1,624 35
Magasin et équipement drague	373 69	292 18	220 39	404 41	259 60	590 72	294 15	295 66	203 19	179 03	434 69	684 36	4,232 07
" " remorq.	30 53	54 38	27 25	14 85	85 90	8 92	35 85	207 21	98 02	68 52	201 71	393 31	1,226 45
Dép diverses—drague	451 12	137 45	106 20	37 95	154 02	392 05	49 75	242 55	293 80	44 25	33 18	42 04	1,984 36
" remorqueur	....	13 59	12 50	....	....	80	2 50	60	12 72	2 50	17 75	5 00	67 96
Eau—drague	11 30	7 50	9 40	....	....	....	14 31	8 69	17 44	16 73	19 66	11 73	116 76
" remorqueur	....	....	....	....	....	4 20	....	1 66	7 93	4 29	2 40	1 80	22 28
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Réparations—drague	969 63	1,293 60	1,807 88	840 58	4,613 17	434 45	620 12	2,105 75	2,076 77	....	1,765 91	337 51	16,865 37
" remorqueur	....	25 21	9 78	1,149 45	34 79	....	74 52	....	398 20	....	75 60	38 05	1,805 60
Répar. extraordinaires " "	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " remorq.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,129 87*	....	4,129 87
Totaux—drague	4,050 53	4,803 44	7,115 95	3,686 90	10,099 64	3,978 49	3,376 07	7,404 21	4,938 57	2,947 49	4,933 25	3,927 00	61,258 54
Totaux—remorqueur	720 53	854 61	769 52	1,928 30	810 69	847 17	842 87	1,211 54	1,221 87	1,012 91	6,502 78	3,020 54	19,743 33

DÉPENSES FAITES À :

—	Victoria, C.-B.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaire—drague	20,006 36	....	....	....	....	....	....	20,006 36
" remorqueurs du ministère	10,274 27	....	....	....	....	....	....	10,274 27
Provisions—drague	7,744 23	....	....	....	....	....	....	7,744 23
" remorqueurs du ministère	592 55	....	....	....	....	....	....	592 55
Combustible—drague	10,309 39	....	....	....	....	....	....	10,309 39
— remorqueurs du ministère	1,624 35	....	....	....	....	....	....	1,624 35

Magasins et équipement—drague	4,232 07							4,232 07
" " remorqueurs du ministère	1,226 45							1,226 45
Dépenses éventuelles—drague	1,984 36							1,984 36
" " remorqueurs du ministère	67 96							67 96
Eau—drague	116 76							116 76
remorqueurs du ministère	22 28							22 28
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	16,865 37							16,865 37
" remorqueurs du ministère	1,805 60							1,805 60
" extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère	4,129 87							4,129 87
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—dragues	61,258 54							61,258 54
" " remorqueurs du ministère	19,743 33							19,743 33
" " " loués								
Dépenses totales	81,001 87							81,001 87
Verges cubes enlevées	207,960							207,960
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	$0·389							$0·389
Coût par heure du dragage actuel	$31·75							$31·75
Espèce de déblais	Vase et glaise							
Ouvrage commencé	1er avril 1913							
Ouvrage terminé	Drague encore							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	Heures.	% du total.	—	—	—	—	—	—	Heures.	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	117 00	2·30							117 00	2·30
" " de réparations	974 00	19·20							974 00	19·20
" " d'approvisionnement de charbon	212 00	4·20							212 00	4·20
" " " d'eau										
" " de marées et de courants	37 00	0·70							37 00	0·70
" " de nettoyage du matériel										
" " " des chaudières	28 50	0·50							28 50	0·50
" " d'inspection des chaudières	52 50	1·00							52 50	1·00
" " de congés	118 00	2·30							118 00	2·30
" " de retards des chalands et des remorq.	116 50	2·30							116 50	2·30
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage	170 50	3·30							170 50	3·30
" " de changement d'ouvrage	276 50	5·40							276 50	5·40
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " de brume	2 50	0·05							2 50	0·50
" " diverses	345 00	6·80							345 00	6·80
Total du temps perdu	2510 00	49·60							2510 00	49·60
Total du temps pendant lequel on a dragué	2550 50	50·40							2550 50	50·40
" " " aurait pu draguer	5060 50	100·00							5060 50	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Point Hope», toute l'année à l'exception du mois de novembre. Remorqueur «Petrel», en novembre, février et mars.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Des réparations considérables furent faites au remorqueur, en février, à la suite d'une collision du S.S. «Despatch» avec le remorqueur «Point Hope», octobre 1913.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "NAKUSP 308", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vg. cu.	10,302	4,545											14,847
Espèce de déblais	Sable et glaise.	Sable et glaise.											
Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	234 00	108 00											343 00
Temps p. leq. on a dra.	191 15	75 00											267 15
Nombre de vg. cubes. draguées par heure	53·80	60·60											

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.					$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	575 00	309 30					25 00	25 00	25 00	25 00	25 00	25 00	1,034 30
Approvisionnement	63 70	97 63											161 33
Charbon	35 00	45 00											80 00
Magasins et équipement	24 52	0 30											24 82
Dépenses éventuelles		6 20											6 20
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. t. les item cha. aux pré. des vai. du m.)	16 52									55 60	42 80	37 90	152 80
Répar. extraordinaires													
Totaux	714 72	458 43					25 00	25 00	25 00	80 60	67 80	62 90	1,459 45

DÉPENSES FAITES À

—	Two Beacon Bar.	Reparations	—	—	—	—	—	Totaux.
Salaires—drague	884 30	150 00						1,034 30
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	161 33							161 33
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	80 00							80 00
" remorqueurs pu ministère								
Magasins et équipement—drague	24 82							24 82
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	6 20							6 20
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	16 50	136 30						152 80
" Remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" " Remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	1,173 15	286 30						1,459 45
Verges cubes enlevées	14,847							14,847
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	\$1·10							\$0·10
Coût par heure du draguage actuel	\$0·46							\$5·46
Espèce de déblais	Glaise et sable							
Ouvrage commencé	1er avril							
Ouvrage terminé	14 mai							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	Two-Beacon Bar. H. M.	% du total.	—	—	—	—	—	—	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps										
" " de réparations	20 00	6·00							20 00	6·00
" " d'approvisionnements de charbon	13 00	4·00							13 00	4·00
" " " d'eau										
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	24 00	7·00							24 00	7·00
" " " des chaudières	9 00	2·00							9 00	2·00
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés										
" " de retards des chalands et des remorq.										
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorq. et de prépar. de l'ouvrage										
" " de changement d'ouvrage	10 00	3·00							10 00	3·00
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses										
Total du temps perdu	76 00	22·00							76 00	22·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	267 00	78·00							267 00	78·00
" " " " aurait pu draguer	343 00								343 00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril 1913.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Nakusp, C.-B.: 14 mai 1913.

Remarques: A la fin de la saison de dragage 1912-13, la drague fut immobilisée parce que la coque n'était pas en état de tenir la mer. Le conducteur de la drague «Sheldrake», fut nommé gardien pendant les mois de mai à septembre. Les dépenses d'octobre à mars pour les services du gardien et l'ouvrage nécessaire pour maintenir la drague à flot. Des instructions ont été reçues depuis de démanteler la drague et de mettre les machines en entrepôt.

DISTRICT YALE-CARIBOU, C.-B.

Drague du ministère, "Pelican 309", avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés vgs. c..	11,663	3,346	La drague fut arrêtée par la crue des eaux, du 12 mai au 10 juin.	4,318	7,479	5,226	7,499	6,389	6,886	7,110	7,140	9,998	77,054
Espèce de déblais......	Sable et gravier.	Sable et gravier.		Gravier d. la rivière S. Thompson, glaise à Solomon-Arm.	Glaise.	Glaise à Tappen et Salmon-Arm, gravier à Little River.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	234 00	81 00	459 00	243 00	234 00	225 00	243 00	225 00	243 00	243 00	216 00	234 00	2,880 00
Temps p. leq. on a drag.	209 00	77 00	....	128 00	218 00	159 00	207 00	171 00	196 00	203 00	203 00	201 00	1,972 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	55·8	43·4	....	33·7	34·3	32·8	36·2	37·3	35·1	35·0	35·1	49·7	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Pour 3 mois.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..............										453 81	499 00	370 00	1,322 81
Approvisionnement....										145 23	202 64	73 91	421 78
Charbon..............											328 50		328 50
Magasins et équipement										145 00	47 45	128 05	320 50
Dépenses éventuelles...													
Eau..................													
Pilotage et remorquage												75 00	75 00
Quaiage..............													
Loyer des remorqueurs.													
Rép. (c. t. les item char. a. rép. d. vais. du m.)													
Répar. extraordinaire..													
Totaux..........										744 04	1,077 59	646 96	2,468 59

DÉPENSES FAITES À:

—	Dans la riv. Little entre les lacs Shuswap, pt. de la tranchée n° 3.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	—	—	—	—	—	—	$ c.
Salaires—drague..............	1,322 81							1,322 81
" remorqueurs du ministère........								
Provisions—drague..............	421 78							421 78
" remorqueurs du ministère........								
Combustible—drague..............	328 50							328 50
" remorqueurs du ministère........								
Magasins et équipement—drague........	320 50							320 50
" " remorqueurs du ministère........								
Dépenses éventuelles—drague..........								
" " remorqueurs du ministère........								
Eau—drague..............								
" remorqueurs du ministère........								

Pilotage et remorquage—drague	75 00							75 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales pour trois mois—drague	2,468 59							2,468 59
" remorqueurs du ministère								
" " loués								
Dépenses totales	2,468 59							2,468 59
Verges cubes enlevées	14,250							14,250
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	12·70 c.							12·70 cts.
" heure du dragage actuel	$4·06							$4·06
Espèce de déblais	Sable et gravier							
Ouvrage commencé	1er déc. 1914.							
" terminé	Pas encore terminé.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	Petite Rivière entre les lacs Shuswap		Petite Rivière entre les lacs Shuswap		Chase sur lac Shuswap		Bur. des T.P. quai à Chase.		Salmon-Arm sur lac Shuswap		Tappen sur lac Shuswap		Quai public de Chase sur lac Shuswap		Totaux.	
	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps																
" " de réparations	3 00	0·43	44 00	4·40	225	49·00			13 00	2·80					285 00	9·90
" " d'approvisionnements de charbon																
" " " d'eau																
" " de marées et de courant																
" " de nettoyage du matériel	4 00	0·57	36 00	3·60	18	3·90									58 00	2·00
" " " des chaudières	9 00	1·30			9	1·90			8 00	1·80					26 00	0·90
" " d'inspection "																
" " de congés	9 00	1·30	18 00	1·80	18	3·90			9 00	2·00					54 00	1·90
" " de retards des chalands et des remorq																
" " " dans la réception des ordres																
" " de remorquage et de prép. de l'ouvrage			45 00	4·50			18 00	28·60	18 00	3·90	9 00	11·10	18 00	14·30	108 00	3·70
" " de changement d'ouvrage	14 00	2·00	19 00	1·90	5	1·20			11 00	2·40	3 00	3·70			52 00	1·80
" " de manque de charbon ou de fourniture																
" " de chargement de bois	22 00	3·20	36 00	3·60	76	16·60									134 00	4·7
" " d'arrachage de souches			9 00	0·90											9 00	0·30
" " diverses	25 00	3·60	49 00	4·90	108	23·50									182 00	6·30
Total du temps perdu	86 00	12·40	256 00	25·60	459	100·0	18 00	28·60	59 00	12·90	12 00	14·80	18 00	14·30	908 00	31·50
" pendant lequel on a dragué	607 00	87·60	743 00	74·4	Dragage suspendu par l'eau haute		45 00	71·40	400 00	87·10	69 00	85·20	108 00	85·70	1972 00	68·50
" " aurait pu draguer	693 00	100·00	999 00	100·00	459 00	100·00	63 00	100·00	459 00	100·00	81 00	100·00	126 00	100·00	2880 00	100·00

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril 1913. *Date à laquelle la drague a été arretée par la crue des eaux à Chase:* 12 mai 1913 au 10 juillet 1913.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DE MINISTÈRE "SHELDRAKE", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	6,130	....	....	....	....	....	1,610	6,130	6,280	15,250	17,470	18,200	71,070
Espèce de déblais......	Gravier dur et glaise.	....	....	....	....	....	Roc et glaise.	Roc et glaise.	Roc et glaise.	Glaise, roc, sable.	Sable, glaise et roc.	Sable.......	....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	234 00	....	....	....	....	....	45 00	216 00	234 00	234 00	216 00	234 00	1,413 00
Tem. pen. leq. on a dr..	149 00	....	....	....	....	....	40 00	147 00	154 00	210 00	202 00	204 00	1,106 00
Nombre de verges cub. draguées par heure...	41·00	....	....	....	....	....	40·25	49·20	40·20	70·20	86·50	89·20	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	551 00	248 55	300 00	162 00	300 00	390 00	152 57	565 00	604 05	620 00	620 00	620 00	5,133 17
Approvisionnement	143 88	26 95	....	186 14	75 00	88 75	169 47	192 85	217 93	209 25	189 80	209 25	1,709 27
Charbon...............	464 55	....	....	....	....	....	495 20	....	251 60	583 20	60 00	257 60	2,112 15
Magasins et équipement	30 25	....	....	20 45	....	....	....	....	....	....	384 20	....	434 90
Dépenses éventuelles...	....	12 10	27 00	22 35	32 12	8 00	....	14 04	....	28 80	....	36 75	179 16
Eau....................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage.	....	50 00	....	....	....	....	765 00	22 00	190 00	40 00	....	120 00	1,187 00
Quaiage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rép. (c. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	....	....	....	....	....	....	....	17 76	50 60	40 34	7 95	1 35	118 00
Répar. extraordinaires..	....	....	....	314 08	183 92	1,616 33	27 70	64 20	102 34	....	....	....	2,308 57
Totaux	1,189 68	337 60	187 00	843 02	591 06	2,103 08	1,609 96	875 85	1,416 52	1,521 59	1,261 95	1,244 95	13,182 22

DÉPENSES FAITES À

	Columbia Riv. Narrows.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague........................	5,133 17	....	....	....	....	....	....	5,133 17
" remorqueurs du ministère..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague.......................	1,709 27	....	....	....	....	....	....	1,709 27
" remorqueurs du ministère..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague.....................	2,112 15	....	....	....	....	....	....	2,112 15
" remorqueurs du ministère..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague..........	434 90	....	....	....	....	....	....	434 90
" " remorqueurs du ministère............	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague.............	179 16	....	....	....	....	....	....	179 16
" remorqueurs du ministère..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Eau—drague.............................	....	....	....	....	....	....	....	....
" remorqueurs du ministère..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage—drague...........	1,187 00	....	....	....	....	....	....	1,187 00
" " remorqueurs du ministère............	....	....	....	....	....	....	....	....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	118 00							118 00
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	2,308 57							2,308 5
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	13,182 22							13,182 22
Verges cubes enlevées	71,070							71,070
Coût par verge cube (calculé d'après la dépenses totale)	$0·185							$0·185
Coût par heure du dragage actuel	$11·92							$11·92
Espèce de déblais	Roc, glaise et sable.							
Ouvrage commencé	1er avril 1913							
Ouvrage terminé	21 mai 1914							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	Cariboo-Creek.		Rock-Island.		Arrow-Park.		Two Beacon-Bar.		Forest-Glen.		—		—		Totaux.	
	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.					H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps																
" " de réparations	4 00	1·70	4 00	1·08	2 00	0·43	1 00	0·60	5 00	2·14					16 00	1·13
" " d'approvisionnements de charbon			5 00	1·27	13 00	2·72	2 00	1·23	1 00	0·42					21 00	1·50
" " " d'eau																
" " de marées et de courants	4 00	1·07													4 00	0·28
" " de nettoyage du matériel			3 00	0·95	5 00	1·07	2 00	1·23	5 00	2·14					15 00	1·06
" " " des chaudières									5 00	2·14					5 00	0·35
" " d'inspections des chaudières																
" " de congés																
" " de retards des chal. et des remorq.																
" " de retards dans la récept. des ordres																
" " de remorq. et de prépar. de l'ouv.			22 00	6·98	12 00	2·56			14 00	6 00					48 00	3·40
" " de changement d'ouvrage	77 00	32·90	45 00	14·30			4 00	2·47							126 00	9·00
" " de manque de charb. ou de fournit.					72 00	15·40									72 00	5·00
" " diverses																
Total du temps perdu	85 00	36·00	79 00	25·00	104 00	22·16	9 00	5·55	30 00	12·82					307 00	21·72
Total du temps pendant lequel on a dragué	149 00		236 00		364 00		153 00		204 00						1,106 00	78·28
" " " aurait pu dragué	234 00		315 00		468 00		162 00		234 00						1,413 00	

Noms des remorqueurs du ministère, dates de leur emploi et localités: Aucun.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Le remorqueur «Dorothy Symons», fut employé à différents temps pour changer la drague de place.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril 1913.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Nakusp: du 1er mai au 26 oct. 1913.

Remarques: Pendant que la drague était arrêtée par les eaux hautes (du 1er mai au 26 octobre) on a installé un appareil d'éclairage électrique et un nouveau godet (Clam-shell) et on a exécuté des réparations générales.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "LOBNITZ ROCK BREAKER N° 1", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Nombre de coups	26,715	24,934	18,699	27,248	20,968	31,535	11,428	25,918	41,066	41,939	29,966	39,762	340,178
Nombre de trous	2,683	2,449	1,310	3,253	1,670	2,541	1,036	2,297	2,926	2,472	2,469	3,427	28,533
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	439 00	445 00	367 50	449 50	393 50	409 50	273 50	372 50	397 00	445 00	367 50	460 00	4,819 50 not including holidays
Temps pendant lequel on a dragué	244 30	271 00	199 75	272 75	216 50	273 75	94 00	218 75	295 50	307 25	231 50	320 50	2,945 75
Nombre de coups frappés par heure	113·00	92·00	93·00	100·00	97·00	115·00	121·00	118·00	139·00	136·00	129·00	124·00	....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,201 75	1,126 65	1,113 49	1,168 05	1,194 43	1,170 91	1,170 73	1,115 41	1,130 62	1,169 65	1,166 90	1,260 13	14,032 72
Approvisionnement	381 90	378 20	397 94	408 31	423 97	399 47	403 39	328 43	384 34	285 68	244 73	269 94	4,306 30
Charbon	513 00	636 00	585 00	774 00	661 05	767 70	225 00	145 55	864 25	359 25	347 50	421 25	6,299 55
Magasins et équipement	160 82	161 61	152 81	345 16	168 63	120 29	343 48	322 55	185 49	241 98	253 05	182 20	2,638 07
Dépenses éventuelles	583 05	26 80	128 65	31 70	168 93	2,169 79	50 99	3,458 11	25 25	366 49	3 31	178 44	7,191 51
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage et remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	95 50	....	92 00	....	....	....	....	....	....	....	....	187 50
Rép. (c. t. les item cha. aux rép. des vai. du m.)	....	2,861 26	79 37	235 37	1,013 05	427 02	504 77	2,373 82	274 91	....	1,912 53	129 31	9,811 41
Réparations extraord.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	2,840 52	5,286 02	2,457 26	3,054 59	3,630 06	5,055 18	2,702 36	7,783 87	2,864 86	2,423 05	3,928 02	2,441 27	44,467 06

DÉPENSES FAITES À

—	Havre de Victoria.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	14,032 72	....	....	....	....	....	....	14,032 72
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Provisions—drague	4,306 30	....	....	....	....	....	....	4,306 30
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Combustible—drague	6,299 55	....	....	....	....	....	....	6,299 55
" remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins et équipement—drague	2,638 07	....	....	....	....	....	....	2,638 07
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles—drague	7,191 51	....	....	....	....	....	....	7,191 51
" " remorqueurs du ministère	....	....	....	....	....	....	....	....

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	9,811 41							9,811 41
" remorqueurs du ministères								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	187 50							187 50
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués	187 50							187 50
Dépenses totales	44,467 06							44,467 06
Verges cubes enlevées	10,737							
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$4·14							
Coût par heure du draguage actuel	$15·09							
Espèce de déblais	Roc							
Ouvrage commencé	1er avril 1913							
Ouvrage terminé	Le draguage se continue.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	Heures.	% du total.	—	—	—	—	—	—	Heures.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	65 50	1·30							65 50	1·30
" " de réparations	551 50	11·10							551 50	11·10
" " d'approvisionnement de charbon	219 00	4·40							219 00	4·40
" " " d'eau	37 00	0·80							37 00	0·80
" " " d'huile combustible	30 75	0·60							30 75	0·60
" " de marées et de courants	2 25	0·04							2 25	0·04
" " de brouillard	1 25	0·02							1 25	0·02
" " de nettoyage des chaudières	27 75	0·50							27 75	0·50
" " d'inspection des chaudières	19 25	0·30							19 25	0·30
" " de congés	147 00	2·90							147 00	2·90
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " de retards dans la réception des ordres										
" " de remorquage et de préparat. de l'ouvrage	33 50	0·70							33 50	0·70
" " de changement d'ouvrage	229 50	4 60							229 50	4·6
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " de l'installation du pétrole	215 00	4·40							215 00	4·40
" " de réparations générales	52 50	1·00							52 50	1·00
" " diverses	389 00	7·90							389 00	7·90
Total du temps perdu	2020 75	40·70							2020 75	40·70
Total du temps pendant lequel on a dragué	2945 75	59·30							2945 75	59·30
" " " " aurait pu draguer	4966 50	100·00							4966 50	100·00

Remarques: L'installation du système de chauffage au pétrole fut faite aux chantiers de la compagnie «Victoria Machinery Depot Ltd.», du 11 octobre au 11 novembre 1913. Les réparations générales furent faites au même endroit du 23 au 28 février 1914. Le nombre de verges enlevées fut calculé par l'ingénieur de district G. B. Hughes.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Drague du ministère, "Lobnitz Rock Breaker N° 2", avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.													
Espèce de déblais													
Temps pendant lequel on aurait pu draguer													
T. pend. leq. on a drag.													
Nombre de vgs. cubes draguées par heure													

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
											$ c.	$ c.	$ c.
Salaires											154 84	398 68	553 52
Approvisionnement												174 44	174 44
Charbon												190 50	190 50
Magasins et équipement												926 43	926 43
Dépenses éventuelles											10 85	113 75	124 60
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer de remorqueurs													
Rép. (comp. t. les item ch. aux rép. des v. du m.													
Réparations extraord													
Totaux											165 69	1,803 80	1,969 49

DÉPENSES FAITES AU QUAI DU GOUVERNEMENT À VANCOUVER, C.-B.

—	—	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	553 52							553 52
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	174 44							174 44
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	190 50							190 50
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	926 43							926 43
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	124 60							124 60
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" remorqueurs du ministère								
" " loués								
Dépenses totales	1,969 49							1,969 49
Vergus cubes enlevées								
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)								
" heure de dragage actuel								
Espèce de déblais								
Ouvrage commencé								
" terminé								

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

—	—	—	—	—	—	—	—	—
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps								
" " de réparations								
" " d'approvisionnements de charbon								
" " " d'eau								
" " de marées et de courants								
" " de nettoyage du matériel								
" " " des chaudières								
" " d'inspection "								
" " de congés								
" " de retards des chalands et des remorqueurs								
" " " dans la réception des ordres								
" " de remorquage et de préparation de l'ouvrage								
" " de changement d'ouvrage								
" " de manque de charbon ou de fourniture								
" " diverses								
Total du temps perdu								
" pendant lequel on a dragué								
" " aurait pu draguer								

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 13 mars 1914.

Remarques: Cette drague fut livrée au ministère le 13 mars 1914; elle fut d'abord essayée sur le site du nouveau quai du gouvernement et ensuite elle fut remorquée à Nanaïmo le 6 avril, où elle a commencé à travailler.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "VICTORIA" AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. c.									330 00	534 00	1,177 00	882 30	2,914 30
Espèces de déblais									Roc et vase	Roc et vase	Roc et vase	Roc et vase	
Temps pendant lequel on aurait pu draguer									81 00	224 30	210 00	243 00	758 30 Congés non compris.
Temps pen. leq. on a dr.									32 30	94 30	105 30	133 00	365 30
Nombre de verges cub. draguées par heure													

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires									102 41	444 35	450 00	450 00	1,446 76
Approvisionnement									137 06	118 64	144 97	148 06	548 73
Charbon										195 00	158 40	66 00	419 40
Magasins et équipement									663 73	280 82	288 67	169 89	1,403 11
Dépenses éventuelles									76 93	174 66	242 00	77	494 36
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)											838 63		838 63
Répar. extraordinaires													
Totaux									980 13	1,213 47	1,880 67	1,076 72	5,150 99

DÉPENSES FAITES AU PORT DE VICTORIA.

—	—	—	—	—	—	—	—	— Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	1,446 76							1,446 76
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague	548 73							548 73
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	419 40							419 40
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	1,403 11							1,403 11
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	494 36							494 36
" remorqueurs du ministère								

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	838 63							838 63
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " " loués								
Dépenses totales	5,150 99							5,150 99
Verges cubes enlevées	650 vase 2,264 roc							2,914½
Coût par verge (calculé d'après la dépense totale)	$1·76							$1·76
Coût par heure du dragage actuel	$14·09							
Espèce de déblais	Roc et vase							
Ouvrage commencé	22 déc. 1913							
Ouvrage terminé	Drague encore							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

——	Heures.	% de total.	—	—	—	—	—	—	Heures.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	36 50	4·50							36 50	4·50
" " de réparations	185 50	23·80							185 50	23·80
" " d'approvisionnements de charbon	7 50	0·90							7 50	0·90
" " " d'eau	7 50	0·90							7 50	0·90
" " de marées et de courants										
" " de nettoyage du matériel	22 50	2·80							22 50	2·80
" " " des chaudières										
" " d'inspection des chaudières										
" " de congés	19 00	2·50							19 00	2·50
" " de retards des chalands et des remorqueurs										
" " de retards dans la réception des ordres	19 50	2·50							19 50	2·50
" " de remorquage et de préparation de l'ouv.	17 50	2·20							17·50	2·20
" " de changement d'ouvrage	52 00	6·70							52 00	6·70
" " de manque de charbon ou de fourniture										
" " diverses	44 50	5·70							44 50	5·70
Total du temps perdu	412 00	53·00							412 00	53·00
Total du temps pendant lequel on a dragué	365 50	47 00							365 50	47 00
" " " aurait pu draguer	777 50	100·00							777 50	100·00

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 22 décembre 1913.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

DRAGUE DU MINISTÈRE, "DRILLING PLANT", AVEC OUTILLAGE AUXILIAIRE.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.													15,162
Espèce de déblais				Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc			
Temps pendant lequel on aurait pu draguer													
T. pend. leq. on a drag.													
Nombre de vgs cubes draguées par heure													

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	848 65	880 90	845 77	903 60	1,256 13	1,698 03	1,973 25	1,790 24	2,031 80	1,986 49	2,577 73	2,518 20	19,310 79
Approvisionnement													
Charbon	67 50	81 00	67 50	90 00	147 00	145 20	234 00	192 00	144 00	79 20	158 40	79 20	1,485 00
Magasins et équipement	588 40	337 50	471 58	513 71	777 92	1,176 16	1,218 15	405 66	1,699 21	1,491 03	1,368 52	1,181 96	11,229 80
Dépenses éventuelles		52 45	196 99	29 45	218 00	656 14	1,605 41	1,559 00	705 93	334 85	5 20	351 36	5,714 78
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. t. les item cha. aux rép. des vai. du m.)		16 83	124 97	6 65		586 04	291 80	58 79			723 72		1,808 80
Répar. extraordinaires													
Totaux	1,504 55	1,368 68	1,706 81	1,543 41	2,399 05	4,261 57	5,322 61	4,005 69	4,580 94	3,891 57	4,833 57	4,130 72	39,549 17

DÉPENSES FAITES À

—	Havre de Victoria.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague	19,310 79							19,310 79
" remorqueurs du ministère								
Provisions—drague								
" remorqueurs du ministère								
Combustible—drague	1,485 00							1,485 00
" remorqueurs du ministère								
Magasins et équipement—drague	11,229 80							11,229 80
" " remorqueurs du ministère								
Dépenses éventuelles—drague	5,714 78							5,714 78
" " remorqueurs du ministère								
Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								

Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparation—drague	1,808 80							1,808 80
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague								
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	39,549 17							39,549 17
Verges cubes enlevées	15,162							15,162
Coût par vg. (calculé d'après la dépense actuelle)	$2.60							$2.60
Coût par heure du draguage actuel								
Espèce de déblais	Roc							
Ouvrage commencé	1er avril 1913.							
Ouvrage terminé	Le draguage se continue.							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps								
" " de réparations								
" " d'approvisionnements de charbon								
" " " d'eau								
" " de marées et de courants								
" " de nettoyage du matériel								
" " " des chaudières								
" " d'inspection des chaudières								
" " de congés								
" " de retards des chalands et des remorqueurs								
" " de retards dans la réception des ordres								
" " de remorquage et de préparat. de l'ouvrage								
" " de changement d'ouvrage								
" " de manque de charbon ou de fourniture								
" " diverses								
Total du temps perdu								
Total du temps pendant lequel on a dragué								
" " " " aurait pu draguer								

Remarques: Les verges cubes ont été calculées par l'ingénieur du district G. B. Hughes, Victoria, C.-B.

DRAGAGE A L'ENTREPRISE, 1913.

Amherst, N.-E.—Contrat avec E. R. Reid. Drague *Orange Peel, No. 2.*
Quantité enlevée: 1,970 verges cubes, mesure prise sur place, à 50 centins par verge cube.
Contrat final n° 8569 avec E. R. Reid:—
Quantité enlevée, 4,440 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 65 centins par verge cube.
Montants payés à l'entrepreneur: $985; contrat n° 8569, $2,886; inspection, $316.50; dépense totale, $4,187.50.
Ouvrage commencé le 6 avril, 1913; terminé le 30 juin, 1913.
But de l'ouvrage: Enlever des pointes aux coudes de la rivière et draguer les bassins.

Arnold's-Cove, N.-E.—Contrat n° 9532 avec la *Nova Scotia Dredging Co.* Drague *Ajax.*
Quantité enlevée: 43,624½ verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 29 centins par verge cube; sable et vase.
Montant passé pour paiement, $12,651.70; inspection, $299.25; dépense totale, $12,-950.35.
Ouvrage commencé le 2 juin, 1913; terminé le 12 janvier, 1914.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal et le bassin d'amarrage.

Beacon Bar, St-Jean, N.-B., et Sand Point.—Contrat n° 7304 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Dragues *Beaver, Cynthia* et *St. John.*
Quantité enlevée: 27.73 verges cubes, classe "A" à $4.90; 2,297, 266.20 verges cubes, mesure prise sur les chalands, class "B" à 39½ centins; argile, sable, vase, gravier et cailloux.
Montant passé pour paiement: $907,555.98.
Ouvrage commencé le 1er avril, 1913; suspendu le 31 mars, 1914.
But de l'ouvrage: Continuer les améliorations du havre de Saint-Jean-Ouest.

Bouctouche, N.-B.—Contrat avec Félix Michaud, Drague *Excavator.*
Quantité enlevée: 6,252 verges cubes, classe "B," mesure prise sur les chalands, à 36 centins par verge cube; 2,461.5 verges cubes jetées par dessus bord à 24 centins par verge cube; sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $2,841.48; inspection, $191.74; dépense totale, $3,033.22.
Ouvrage commencé le 29 avril; terminé le 11 juillet, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal à travers la batture de Bouctouche.

Bakers Point, N.-E., Lower East Jeddore.—Contrat avec la *Nova Scotia Dredging Co.* Drague *Ajax.*
Quantité enlevée: 2,300½ verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe "B" à 50 centins par verge cube; vase et sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $1,150.25; inspection, $80; dépense totale, $1,230.25.
Ouvrage commencé le 1er au 31 mai, 1913; terminé le 14 janvier, 1914.
But de l'ouvrage: Draguer les abords du quai.

Blind River, Ont.—Contrat n° 8884 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.* Dragues *Kingsford* et *Meade.*
Quantité enlevée: 17,480 verges cubes, mesure prise sur place, à 15½ centins par verge cube, classe "B"; sable et cailloux.

Montant payé pour paiement, $2,709.40; inspection, $607.99; dépense totale, $2,317.39.
Ouvrage comencé le 24 mai; suspendu pour la saison, le 30 août, 1913.
But de l'ouvrage: Terminer les améliorations du chenal jusqu'au quai.

Brockville, Ont.—Contrat avec la *Montreal General Contracting Co.* Drague *Ottawa.*
Enlever une batture, 39 heures, $600.
Terminé en juillet.
But de l'ouvrage: Enlever une batture de roche.

Belleville, Ont.—Contrat avec la *Randolph MacDonald Co.* Drague *No. 5.*
Quantité enlevée: 15,113 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; roche, vase et cailloux.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,533.90; inspection, $243.85; dépense totale, $4,777.75.
Ouvrage commencé le 1er juillet; terminé le 26 octobre, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal conduisant au quai Allan.

Bathurst, N.-B.—Contrat n° 9483 avec la *Northern Dregging and Construction Co.* Dragues *Invader* et *Gray Loggie.*
Quantité enlevée: 17,075.08 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 25 centins par verge cube, classe "B"; argile, sable, vase et coquilles.
Montant certifié pour paiement, $4,268.76; inspection, inclus dans le contrat, n° 9483.
Ouvrage commencé le 1er août; suspendu pour la saison, le 31 août, 1913.

Bonshaw, I. P.-E.—Dragage à la main. Dépense, $274.07.
But de l'ouvrage: Nettoyer une partie du chenal de la rivière.

Grande Aldouane, N.-B.—Dragage à la main. Dépense, $1,094.25.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal à travers la batture.

Bruce Mines, Ont.—Contrat n° 9519 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *No. 5.*
Quantité enlevée: 16,971 verges cubes, mesure prise sur place, à 32 centins par verge cube, classe "B"; vase et argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $5,430.72; inspection, $925.95; dépense totale, $6,356.67.
Ouvrage comencé, le 20 août; terminé le 19 septembre, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal.

Boar's Head, River Mills, N.-S.—Contrat n° 9496 avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick No. 1.*
Quantité enlevée: 7,031.6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 26 centins par verge cube, classe "B"; argile, souches et pierres.
Montant payé à l'entrepreneur, $1,828.22.
Ouvrage commencé le 11 septembre 1913; suspendu le 25 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Enlever les vieux quais et le brise-lames qui se trouvaient au-dessous du niveau d'eau.

Black River, N.-B.—Contrat avec Félix Michaud. Drague *Excavator.*
Quantité enlevée: 6,398.4 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 36 centins par verge cube, classe "B"; vase, argile et coquilles.
Montant certifié pour paiement: $2,303.43; inspection, $154.50; dépense totale, $2,457.93.
Ouvrage commencé le 13 septembre; suspendu pour la saison, le 22 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Terminer le chenal à partir de la baie de Bouctouche.

Burks Falls, Ont. Améliorations sur la rivière Maganatawan.
Ouvrage à la journée. Dépense, $1,247.45.
Du 24 septembre au 30 novembre 1913.
Coffins Island, N.-E.—*Southern Salvage Co.* SS. *Coast Guard.*
Enlèvement des cailloux, à $90 par jour.
Montant certifié pour paiement: $1,414.10; inspection, $45; dépense totale, $1,489.10.
Ouvrage commencé le 24 avril 1914; terminé le 16 mai.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal pour donner un havre de refuge.

Chatham, N.-B.—Quai *Miramichi Foundry.* Contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Drague *Hayward* quantité enlevée: 1,594.8 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube, classe "B"; vase, ardoise, gravier, etc.
Montant payé à l'entrepreneur, $478.44; inspection, $25.50; dépense totale, $503.94.
Ouvrage commencé le 17 mai; terminé le 24 mai 1913.
But de l'ouvrage: Draguer les bassins le long des quais.

Cobourg, Ont.—Contrat n° -9287 avec la *General Construction and Dredging Co.* Dragues *E. Hall n° 1* et *Dragon Rouge.*
Quantité enlevée: 32,143 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19½ centins par verge cube; sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $6,267.88; inspection, $381; dépense totale, $6,648.88.
Ouvrage commencé le 16 juin; terminé le 22 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer l'entrée du havre.

Cobourg, Ont.—Contrat avec John E. Russell. Quantité enlevée: 1,800 verges cubes, mesure prise sur place, à 50 centins par verge cube.
Montant payé à l'entrepreneur, $900.
Ouvrage commencé. . .; terminé le 31 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Enlever le caisson submergé.

Cloud Bay, Ont.—Contrat n° 9477 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Drague *Shuniah.*
Quantité enlevée: 54,656 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 centins par verge cube; sable et argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $13,644.
Ouvrage commencé le 14 juillet; terminé le 21 juillet 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal à l'embouchure de la rivière Cloud.

Collingwood, Ont.—Contrat n° 9512 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.* Drague *N° 10.*
Quantité enlevée: 18,052 verges cubes, mesure prise sur place, à 59½ centins par verge cube, classe "B"; vase, argile dure et cailloux; 42½ verges cubes, mesure prise sur place, à $2.77 par verge cube, classe "A"; roche.
Montant certifié pour paiement, 10,740.93; inspection, $328.48; dépense totale, $11,-069.41.
Remarque.—Le montant pour la roche n'est pas certifié.
Ouvrage commencé le 2 septembre; suspendu pour la saison, le 24 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin de virage.

Clark's Harbour, N.-E.—*Southern Salvage Co.*; enlèvement des cailloux; SS. *Coast Guard,* à $90 par jour, $1,168.
But de l'ouvrage: Amélioration les abords du quai de la *Cape Sable Packing Co.*
Chéticamp, N.-E.—Contrat n° 9629 avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Drague *Prince Ito.*

Quantité enlevée: 50,096.2 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 30 centins par verge cube, classe "B"; vase, sable et gravier.
Montant payé à l'entrepreneur: $15,028.86; inspection, $233.80; dépense totale, $15,262.66.
Ouvrage commencé le 22 septembre; terminé le 3 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Parachever les abords du chenal à l'entrée du havre.

Quai de Chicoutimi, Rivière Saguenay.—Contrat n° 8738 avec la *Continental Dredging Co.* Drague *Algonquin.*
Quantité enlevée: 30,060 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 32½ centins par verge cube, classe "B"; argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $9,769.50; inspection comprise dans le contrat pour la rivière Saguenay.
Terminé le 20 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Creuser jusqu'à 25 pieds au quai de Chicoutimi; les déblais employés en partie pour du remplissage en rapport avec le nouveau prolongement du quai.

Coquitlam, C.-A.—Contrat avec la *Pacific Dredging Co.* Drague *N° 2.*
Quantité enlevée: 6,500 verges cubes, mesure prise sur place, à 23 centins par verge cube, classe "B"; argile et argile dure; 4,032 verges cubes jetées pardessus bord. à 15½ centins.
Montant payé à l'entrepreneur, $2,127.04.
Ouvrage commencé le 23 janvier 1914; terminé le 5 mars 1914.

D'Escousse, N.-E.—Contrat n° 8927 avec W. T. Bartram. Drague *E. B. N° 1.*
Quantité enlevée: 18,084·25 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe "B", à 26½ centins par verge cube; argile, cailloux et vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,409.89; inspection, $87.16; dépense totale $4,497.05.
Ouvrage commencé le 16 mai; terminé le 4 juillet 1913.
But de l'ouvrage: creuser le bassin à l'ouêst du quai public et enlever la batture de Pettipas.

Dalhousie, N.-B.—Contrat n° 9091 avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Drague *Gray Loggie.*
Quantité enlevée: 14,948·81 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 29½ centins par verge cube, classe "B"; vase et argile.
Montant payé à l'entrepreneur; $4,409.89; inspection, $87.46; dépense totale, $4,497.05.
Ouvrage commencé le 17 juin; terminé le 14 juillet 1913.
But de l'ouvrage: Draguer la place d'amarrage entre le brise-lames et le quai de la traverse.

Dalhousie. N.-B.—Contrat n° 9997 avec la *Northern Dredging and Construction Co.*
Quantités enlevées: 563·2 verges cubes, mesure prise sur place, classe "A"; roche à $5.00; 268·5 verges cubes, classe "B" à 30 centins par verge cube.
Montant passé pour paiement: $3,346.55.
Ouvrage commencé le 26 août; suspendu le 28 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin de chargement au quai de la *Dalhousie Lumber Co.*

Digby, N.-E.—Contrat n° 9556 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Iroquois et Provincial N° 1*
Quantités enlevées: Au quai, 79,90 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 25 centins par verge cube, classe "B"; argile, sable et vase; au quai, 77,989 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 24 centins par verge cube. A la Raquette, 22275 verges cubes, mesure prise sur place, à 59 centins par verge cube.

Montant payé, $52,224.55.
Ouvrage commencé le 8 juillet 1913; suspendu le 23 janvier 1914.
But de l'ouvrage: Améliorations au quai du gouvernement et à la Raquette.

Deseronto, Ont.—Contrat n° 9421 avec John E. Russell. Drague *Dragon Rouge.*
Quantité enlevée: 5,400 verges cubes, mesure prise sur place, à $3 par verge cube, classe "A"; roche.
Montant payé à l'entrepreneur, $16,200; inspection, $194.18; dépense totale, $16,394.18.
Ouvrage commencé le 14 juillet; terminé le 13 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Creuser le chenal jusqu'au quai.

Doucet's-Landing, Qué.—Contrat avec F. C. Burns. Drague *Capital.*
Quantité enlevée; 16,122 verges cubes, mesure sur place, à 31 centins par verge cube, classe "B"; argile dure, sable et cailloux.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,997.82; inspection, $156; dépense totale, $6,143.82.
Ouvrage commencé le 30 septembre; terminé le 20 novembre 1913.

Quai Durham, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*
Quantité enlevée: 12,683·2 verges cubes, mesure prise sur place, à 28 centins par verge cube, classe "B"; gravier, argile et sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $3,551.30.
Ouvrage commencé le 4 octobre 1913; suspendu le 22 octobre 1913.

Echo Bay, Ont.—Contrat n° 8608 avec la *Superior Dredge and Dock Co.* Drague *Julia Murphy.*
Quantité enlevée: 17,845 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 centins par verge cube; sable, gravier et argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $3,839.29; inspection, $478.63; dépense totale, $4,317.92.
Ouvrage commencé le 1er juillet; terminé le 20 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal entre Echo-Bay et le Lac Echo.

Evandale, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*
Quantité enlevée: 9,516·5 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube, classe "B"; argile, roche, gravier et vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $2.854.95.
Ouvrage commencé le 23 août; terminé le 10 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin et l'entrée allant au quai.

False Creek, C.-A.—Contrat n° 9328 avec la *Pacific Dredging Co.* Dragues *n° 1* et *Robson.*
Quantité enlevée: 970,183 verges cubes, mesure prise sur place, à 21 centins par verge cube, classe "B"; argile, sable, gravier et cailloux.
Montant payé à l'entrepreneur, $203,738.43.
Ouvrage commencé le 16 mai 1913; suspendu pour la saison, le 31 mars 1914.
But de l'ouvrage: Creuser la crique à partir de la baie Anglaise jusqu'au pont de la rue Main.

Fort William, Ont.—Le bassin du Pacifique-Canadien.—Contrat n° 9,175 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Dragues *n° 8* et *Shuniah.*
Quantité enlevée: 188,181 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 centins par verge cube, classe "B"; argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $47,837.48; inspection incluse avec les autres contrats.

Ouvrage commencé le 6 mai: terminé le 30 juin 1913.
But de l'ouvrage: Continuation du contrat.

Fort William, Ont. Rivières Kaministiquia et Mission.—Contrat n° 7,339 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Dragues *N° 5, N° 8, N° 15, Imperial, Province Dominion, Frank, N° 6* et *N° 1.*
Quantité enlevée: Classe "A", 5,413 verges cubes à $2.40 par verge cube, mesure prise sur les chalands; classe " B ", 2,462,234 verges cubes à 10¼ et 22½ centins par verge cube, mesure prise sur les chalands; argile, sable et roche.
Montant passé pour paiement: $396,543.30.
Ouvrage commencé le 7 mai; suspendu pour la saison, le 24 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Continuer le dragage dans les rivières Kamininstiquia et Mission, y compris le bassin du G. T. P. et le chenal d'entrée.

Fort William, Ont.—Bassin du G.T.P., rivière Mission.—Contrat n° 7170 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Dragues *Frank, Shuniah, Imperial, Province.*
Mesure prise sur place: Drague *Shuniah,* 25½ centins; sur les chalands, 16 centins: transport, 18½ centins.
Quantité enlevée, $706,204 verges cubes, classe "B"; sable et argile.
Montant passé pour paiement, $126,187.83.
Ouvrage commencé le 6 mai 1913.
But de l'ouvrage: Continuation des travaux.

Foul Ground, Saint-Jean, N.-B. Contrat n° 9426 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Cynthia.*
Quantité enlevée: 84.78 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe "A", cailloux, à $6.90; 38,646.7 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe "B"; vase à 49½ centins.
Montant payé à l'entrepreneur: $19,715.11.
Ouvrage commencé le 12 août 1913; suspendu pour la saison, le 6 mars 1914.
But de l'ouvrage: Entretenir le chenal.

Fredericton, N.-B.—Contrat n° 8922 avec la *New Brunswick Construction Co.* Dragues *Tantawanta* et *Provincial N° 1.*
Quantité enlevée: 51,446 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 23 centins par verge cube, classe "B"; argile, sable et gravier.
Montant certifié pour paiement: $11,832.58; inspection $299; dépense totale, $12,131.58.
Ouvrage commencé le 7 juillet; suspendu le 10 août 1913.
But de l'ouvrage: Creuser un chenal en bas du pont du chemin de fer jusqu'aux différents quais le long de la rivière, ainsi que le bassin de virage.

Rivière Fraser, C.-A.—Contrat n° 9964 avec la *Navigation Dredging Co.* Drague *Georgia.*
Quantité enlevée: 892 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 23½ centins par verge cube, classe "B"; sable et argile.
Aucun paiement n'a été fait. Le mesurage a été remis à 1914.
Ouvrage commencé le 1er janvier 1914; suspendu le 10 janvier 1914.
But de l'ouvrage: Entretenir la profondeur des bancs de sable à l'entrée des ports de la rivière Fraser.

Goderich, Ont.—Contrat n° 8925 avec la *Marlton Dredging Co.* Dragues *Goderich* et *Meneseting.*
Quantité enlevée: 33,678 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 25 centins par verge cube, classe "B"; sable, gravier, et vase; 192.1 verges cubes, mesure prise sur place, à $2.50, classe "A"; roc.

Montant payé à l'entrepreneur, le 21 juillet; terminé le 6 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Elargir le chenal d'entrée et agrandir le bassin de virage dans le havre intérieur.

Gunter's, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Dragues *Tantawanta* et *New Brunswick, N° 1.*
Quantité enlevée: 2,243.3 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube, classe "B"; argile, sable, gravier, pierre.
Montant payé à l'entrepreneur, $672.99; inspection, $85.46; déense totale, $758.45.
Ouvrage commencé le 25 juillet; terminé le 20 août 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin en avant du quai.

Gerow's, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Dragues *Tantawanta* et *New Brunswick N 1.*
Quantité enleveée: 1,173 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centtins par verge cube, classe "B"; vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $351.90; inspection comprise dans le contrat de Gunter.
Ouvrage commencé le 21 août; terminé le 22 août, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin en avant du quai.

Quai Hilyard, N.-B.—Contrat avec la *New-Brunswick Construction Co.* Drague *New-Brunswick n° 1.*
Quantité enlevée: 508.5 verges cubes, mesure prise sur place, à 48 centins par verge cube; vase et roches, classe "B".
Montant payé à l'entrepreneur: $246.62; inspection, $15; dépense totale, $261.62.
Ouvrage commencé le 25 avril; terminé le 30 avril, 1913.

Pointe Halfield's, N.-B.—Contrat avec la *New-Brunswick Construction Co.* Drague *New-Brunswick n° 1.*
Quantité enlevée: 15,176.24 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube, classe "B", vase et bran de scie; 3,000 verges cubes jetées par dessus bord à 20 centins par verge cube.
Montant payé à l'entrepreneur: $5,000; inspection, $75; dépense totale $5075.
Ouvrage commencé le 23 mai; terminé le 30 juin 1913.
But de l'ouvrage: Draguer les abords du quai du moulin et le bassin.

Honey Harbour, Ont.—Contrat avec la *Canadian Dredging Co.* Drague *Leland.*
Quantité enlevée: 7,100 verges cubes, mesure prise sur place, à 36½ centins par verge cube, classe "B"; argile, sable, gravier et cailloux.
Montant payé à l'entrepreneur: $2,591.50; inspection, $43; dépense totale, $2,634.50.
Ouvrage commencé le 23 juin; terminé le 3 juillet 1913.
But de l'ouvrage: améliorer en élargissant et creusant le chenal.

Honey Harbour, Ont.—Contrat avec la *Penetang Dredging Co.*, 1912. Drague Hackett.
Quantité enlevée: 935 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 centins par verge cube, classe "B"; sable.
Montant passé pour paiement: $233.75.
Ouvrage commencé le 19 novembre, 1912; suspendu pour la saison, le 26 novembre, 1912.

Hilton, Ont.—Contrat n° 9519 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *n° 5.*
Quantité enlevée: 2,132 verges cubes, mesure prise sur place, à 32 centins par verge cube, classe "B"; sable et argile.

Montant payé à l'entrepreneur: $682.24; inspection incluse dans le contrat de Bruce Mines.
Ouvrage commencé le 22 septembre; terminé le 24 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin de virage à l'intérieur de l'extrémité sud-ouest du quai.

Island River, N.-B.—Contrat n° 9634 avec la compagnie U. J. Poupore. Drague *Prince Louis.*
Quantité enlevée: 3227.63 verges cubes jetées pardessus bord. Aucun paiement n'a été fait. On a recommandé d'annuler le contrat.
But de l'ouvrage: Draguer les abords du chenal.

Quai de l'Intercolonial, Saint-Jean, N.-B.
Contrat avec la *Beaver Dredging Co.*—Drague *Beaver.*
Quantité enlevée: 11,938.6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 40 centins par verge cube; classe "B", vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,775.44.
Ouvrage commencé le 25 octobre; terminé le 27 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le bassin le long du quai.

Jones Harbour, N.-E.—*Southern Salvage Co.*—Enlèvement des cailloux.
S.S. *Coastguard* à $90 par jour, $2,498. But de l'ouvrage: Enlever les cailloux dans le chenal.

Kincardine, Ont.—Contrat avec la *Marlton Dredging Co.* Drague *Goderich.*
Quantité enlevée: 14,000½ verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 35 centins par verge cube; classe "B", vase et sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $4,900.17.
Ouvrage commencé le 29 mai; terminé le 17 juin 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal d'entrée et agrandir le bassin de virage dans le havre intérieur.

Kingsville, Ont.—Contrat n° 8920 avec W. E. Hardison. Drague *Old Glory.*
Quantité enlevée: 19,965⅓ verges cubes. à l'intérieur du havre, à 15 centins par verge cube, mesure prise sur les chalands; 5,050⅔ verges cubes à l'extérieur du havre, à 25 centins par verge cube, mesure prise sur les chalands, classe "B"; terreau, argile et sable.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,257.47; inspection $171.60; dépense totale, $4,429.07.
Ouvrage commencé le 21 juillet; terminé le 18 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Agrandir le bassin de virage dans le havre intérieur et entretenir une profondeur sûre à l'entrée.

Killarney, Ont.—Contrat n° 9730 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.* Drague *Kingsford.*
Quantité enlevée: 17,247 verges cubes, mesure prise sur place, à 32 centins par verge cube; classe " B ", sable et argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $5,519.04; inspection, $773.42; dépense totale, $6,292.46.
Ouvrage commencé le 9 septembre; suspendu pour la saison, le 20 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Creuser le chenal d'entrée.
Larry's-Cove. N.-E.—Octobre, novembre, décembre, $596,76.
But de l'ouvrage: Enlever les cailloux du chenal.

Petite-Aldouane, N.-E.—Contrat avec Fidèle Savoie. Drague *St-Louis.*
Quantité enlevée: 79 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 30 centins par verge cube; classe "B", vase.
Montant payé à l'entrepreneur, $23.70; inspection, $6.65; dépense totale, $30.35.
Ouvrage commencé le 20 mars; terminé le 21 mars 1913.

Loggieville, N.-B.—Contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Drague *Hayward.*
Quantité enlevée: 4,155 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; classe "B", vase.
Montant payé à l'entrepreneur, $1,246.50; inspection, $30.80; dépense totale, $1,277.30.
Ouvrage commencé le 7 juin; terminé le 17 juin 1913.

Little-Black-River, N.-B.—Contrat n° 9508 avec F. A. Fowlie. Drague *Fowlie.*
Quantité enlevée: 21,929·65 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 35 centins par cerge cube; classe "B", vase et argile.
Montant certifié pour paiement, $7,675.38; inspection, $364.38; dépense totale, $8,039.76.
Ouvrage commencé le 18 juillet; suspendu pour la saison, le 28 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal et le bassin de virage.

Little-Lorraine, N.-E.—Contrat n° 9640 avec l'*Atlantic Dredging Co.* Drague *Quincy.*
Quantité enlevée: 40,900 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 30 centins par verge cube; classe "B", vase, sable et gravier; 49·19 verges cubes, mesure prise sur place, à $6 par verge cube; cailloux.
Montant payé, à l'entrepreneur: $12,565.14; inspection, $345.23; dépense totale $12,910.37.
Ouvrage commencé le 6 septembre; terminé le 4 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal à travers la batture d'entrée.

Little-Current, Ont.—Contrat n° 9589 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *Excelsior.*
Quantité enlevée: 17,883⅝ verges cubes, mesure prise sur place, à $2.90 par verge cube; classe "A", roc; 1,983⅓ verges cubes, jetées par dessus bord, classe "A" à $1.93⅓ par verge cube.
Montant payé pour paiement: $55,697; inspection, $1,386.99; dépense totale, $57,083.99.
Ouvrage commencé le 23 septembre; suspendu pour la saison, le 15 décembre 1913.

Marble-Cove, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*
Quantité enlevée: 15,870·6 verges cubes; classe "B", vase, mesure prise sur place, à 24 centins par verge cube; enlèvement de débris, $313.50.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,122.44; inspection, $90; dépense totale, $4,212.44.
Ouvrage commencé le 29 mars; terminé le 7 mai 1913.
But de l'ouvrage: Draguer un chenal ou bassin de 11 pieds de profondeur.

Muskoka-Narrows, Ont.—Travail à la journée. $4,473.13.
But de l'ouvrage: Elargir le chenal aux Narrows.
Moose-Harbour, N.-E.—*Southern Salvage C o.* Enlèvement des cailloux. Steamer *Coastguard* à $90 par jour, $2,999.50.
But de l'ouvrage: Enlèvement du récif à l'entrée du havre.

Murray-Harbour. I.-P.-E.—Contrat n° 9444 avec W. T. Bartram. Drague *E. B. N° 1.*
Quantité enlevée: 23,457·3 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 24 centins par verge cube; vase et sable.
Montant certifié pour paiement: $5,627.75; inspection $146.40; dépense totale, $5,776.15.
Ouvrage commencé le 15 juillet; suspendu pour la saison, le 31 août 1913.
But de l'ouvrage: Elargir et creuser le chenal d'entrée.

Mabou, N.-E.—Contrat avec l'*Atlantic Dredging Co.* Drague *Pepperell.*
Quantité enlevée: 9,600 verbes cubes, mesure prise sur les chalands, à 30 centins par verge cube; classe "B", vase.
Montant payé à l'entrepreneur, $2,880; inspection, $42,45; dépense totale, $2,922.45.
Ouvrage commencé le 15 juillet; terminé le 29 juillet 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal dans la rivière jusqu'au quai public du village.

Mill-Cove, N.-E.—Contrat n° 8959 avec la *Halifax Dredging Co.* Drague *N° 2.*
Quantité enlevée: 28,568½ verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 29 centins par verge cube; classe "B", vase, argile et argile schisteuse.
Montant payé à l'entrepreneur: $8,284.86; inspection, $37; dépense totale, $8,321.86.
Ouvrage commencé le 19 août 1913; terminé le 14 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin d'amarrage et les autres bassins autour du quai.

Muskoka-Narrows, Ont.—Travail à la journée, 1,000 verges cubes de roche. Dépense, $4,473.13. Du 1er août jusqu'au 8 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Elargir et creuser le chenal actuel en enlevant le roc jusqu'à 10 pieds de profondeur.

McKellar-River, Ont.—Contrat n° 8787 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Dragues *N° 1, N° 6, N° 8 N° 15, et Shumiah.*
Quantité enlevée: 1,120,134 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B"; argile et cailloux; 1,065,134 verges cubes à 17½ centins par verge cube; dépôt de glace à 60 centins par verge cube, 55,000 verges cubes; total, 1,120 ,134 verges cubes.
Montant passé pour paiement: $262,964.20, y compris un paiement pour 52,000 verges cubes de glace enlevées en 1912 et payé à 17½ centins par verge cube et passé à 60 centins en 1913, la différence étant payée en 1913; inspection, $1,576, dépense totale, $264,540.20.
Ouvrage commencé le 1er mai; suspendu pour la saison, le 7 décembre 1913.

McAlpine's, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Dragues *Tantawanta* et *New Brunswick N° 1.*
Quantité enlevée: 1,156·6 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; class "B", argile et roc.
Montant payé à l'entrepreneur, $346.98; inspection comprise dans le contrat de Gunter.
Ouvrage commencé le 18 août; terminé le 20 aoû 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin en avant du quai.

Newcastle, N.-B.—Contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Dragues *Haywood* et *Invader.*
Quantité enlevée: 9,734 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; classe "B", argile et gravier.
Montant payé à l'entrepreneur, $2,920.20; inspection, $108.25; dépense totale $3,028.45.
Ouvrage commencé le 26 mai; terminé le 15 juillet 1913.
But de l'ouvrage: Creuser les bassins le long des quais.

Napanee, Ont.—Contrat n° 8934 avec W. E. Phin. Drague *Hamil.*
Quantité enlevée: 56,448 verges cubes, mesure prise sur place, à 19 centins par verge cube; classe "B", argile, sable, gravier, cailloux et bran de scie.
Montant payé à l'entrepreneur: $11,284.29; inspection, $353.04; dépense totale, $11,637.34.
Ouvrage commencé le 9 juin; terminé le 27 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Compléter le chenal à partir de la baie de Quinté jusqu'à la ville de Napanee.

Rivière Miramichi, nord-ouest, N.-B.—Contrat n° 9565 avec Peter Eugland. Drague *Peter England.*
Quantité enlevée: 12,993·38 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 37 centins par verge cube; classe " B ", sable.
Montant passé pour paiement: $4,807.71; inspection, $180;50; dépense totale, $4,988.21.
Ouvrage commencé le 19 août; suspendu pour la saison, le 1er novembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal.

Bassins Nelson et Wellington et Navy-Island-Bar, Havre de Saint-Jean, N.-B.—Contrat n° 9610 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Beacon Bar.*
Quantité enlevée: 40,087 verges cubes, mesure prise sur place, à 34½ centins par verge cube; classe " B ", vase et gravier.
Montant passé pour paiement: $13,830.02; inspection, $610.50; dépense totale, $14,440.52
Ouvrage commencé le 22 décembre 1913; suspendu le 31 mars 1914.
But de l'ouvrage: Creuser les bassins des goélettes. Enlever l'extrémité de Navy-Island-Bar pour raccourcir la route de la traverse.

Orilia, Ont.—Contrat avec D. Conroy.
Quantité enlevée: 2,958.64 verges cubes, mesure prise sur place, à 50 centins par verge cube; classe " B ", argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $1,479.32; inspection, $34.25; dépense totale, $1,513.57.
Ouvrage commencé le 1er novembre; terminé le 8 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal actuel jusqu'au quai.

Point-Edward, Ont.—Inspection, $1,110.90.

Port-Stanley, Ont.—Contrat n° 9140 avec la *Dindson Dredging Co.* Drague *Peltier.*
Quantité enlevée: 58,691 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe " B ", à 27 centins par verge cube; sable mouvant, limon et argile.
Montant payé à l'entrepreneur: $15,846.57; inspection, $210.20; dépense totale, $16,056.77.
Ouvrage commencé le 7 avril 1913; terminé le 24 juin 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal d'entrée, entretenir le chenal extérieur et le bassin de virage.

Port-Hope, Ont.—Contrat avec *R. Weddell & Co.* Drague *Togo.*
Quantité enlevée: 10,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe " B ", à 23 centins par verge cube; vase et sable.
Montant payé à l'entrepreneur: $2,300; inspection, $71.28; dépense totale, $2,371.28.
Ouvrage commencé le 29 avril; terminé le 14 mai 1913.

Ile Picnic, Ont.—Contrat n° 7815 avec *C. S. Boone Dredging and Construction Co.* Drague *N° 4.*
Quantité enlevée: 56,495.4 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe "A", à $1.70 par verge cube; roche.
Montant certifié pour paiement: $96,042.18; inspection, $488.22; dépense totale, $96,530.40.
Ouvrage commencé le 3 mai; suspendu pour la saison le 15 novembre 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal.

Quai de l'île Partridge, Saint-Jean, N.-B.—Reporté de 1912, payé en 1913. Contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Company.* Drague *Beacon Bar.*
Quantité enlevée: 1,337·5 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe " B ", vase et gravier, à 35 centins par verge cube.
Montant payé à l'entrepreneur, $468.13.
Ouvrage commencé le 29 novembre 1912 et terminé le 22 février 1913.

Ile Partridge, Saint-Jean, N.-B.—Quai de la Quarantaine. Contrat avec la *Maritime Dredging and construction Co.* Drague *Cynthia.*
Quantité enlevée: 8,274·5 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 50 centins par verge cube; sable et vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $4,137.25.
Ouvrage commencé le 5 septembre 1913; terminé le 18 octobre 1913.

Ile Partridge, Saint-Jean, N.-B.—Quai de la Quarantaine. Contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Beacon Bar.*
Quantité enlevée: 1,177·7 verges cubes; classe " B ", mesure prise sur les chalands, à 50 centins par verge cube; gravier.
Montant payé à l'entrepreneur: $588.55.
Ouvrage commencé le 27 décembre 1913; terminé le 6 janvier 1914.

Pointe-Perry, N.-B.—Contrat n° 8945 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Beacon Barr.*
Quantité enlevée: 14,615·4 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19½ centins par verge cube; classe "B", vase et sable.
Montant payé à l'entrepreneur, $2,850; inspection, $38.67; dépense totale, $2,888.67.
Ouvrage commencé le 23 mai; terminé le 4 juin 1913.
But de l'ouvrage: Draguer entre la Pointe-Perry et Murphy.

Penetanguishene, Ont.—Contrat avec la *Penetanguishene Dredging Co.* Drague *Hackett.*
Quantité enlevée: 10,361 verges cubes, mesure prise sur place, à 15 centins par verge cube; classe " B ", sable et vase.
Montant payé à l'entrepreneur: $1,554.15; inspection, $184.75; dépense totale, $1,738.90.
Ouvrage commencé le 25 août; terminé le 2 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Creuser le havre le long de l'Esplanade du Grand-Tronc.

Picton, Ont.—Contrat n° 8990 avec les *Fallon Bros.* Dragues *D. Stewart* et *N° 4.*
Quantité enlevés: 105,547 verges cubes, mesures prises sur place, à 17 centins par verge cube; classe "B", vase, roche et argile. Ces quantités comprennent 16,899 verges cubes pour augmenter la profondeur de la partie draguée en 1912, de 12 à 14 pieds.
Montant payé à l'entrepreneur, $17,942.99; inspection, $781.75; dépense totale $18,-724.74.
Ouvrage commencé le 31 mars; terminé le 30 septembre 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal et le havre.

Port Burrell, Ont.—Contrat N° 9448 avec *C. S. Boone, Dredging and Construction Co.* Drague *Meade.*
Quantité enlevée: 45,299 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 27⅞ centins par verge cube; sable et argile.
Montant payé à l'entrepreneur: $12,627.10; inspection $157.19; dépense totale, $12,-784.29.
But de l'ouvrage: Améliorer à l'entrée du havre, creuser et élargir le chenal entre les quais.
Ouvrage commencé le 18 juin; terminé le 19 septembre, 1913.

Port Arthur, Ont.—Contrat n° 9490 avec W. E. Phin. Dragues *Kennequhair* et *Chief.*
Quantité enlevée: 528,794 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 13 centins par verge cube; classe "B"; sable et argile.
Montant passé pour paiement: $68,743.22; moins le montant déduit pour la révision du mesurage du chaland, 1910-1913, $8,295; inspection, $988; dépense totale, $61,-436.22.

Ouvrage commencé le 25 juin; suspendu pour la saison, le 13 décembre, 1913.

Port Mulgrave, N.-E.—Contrat n° 9638 avec la *Coastal Dredging and Construction Company.* Drague *Cadeco.*

Quantité enlevée: 35,441 verges cubes, mesure prise sur place, à 29 centins par verge cube; classe "B", sable; 2,170 verges cubes jetées par dessus bord à 19½ centins; et enlèvement des débris à $905.58.

Ouvrage commencé le 30 août; terminé le 21 novembre 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer le bassin d'ancrage.

Rivière Pitt, C.-A.—Contrat n° 9587 avec la *Pacific Dredging Company.* Drague

Quantité enlevée: 477,590 verges cubes, mesure prise sur place, à 18 centins par verge cube; classé "B", sable.

Montant passé pour paiement, $85,966.20.

Ouvrage commencé le 11 novembre 1913; suspendu pour l'année, le 31 mars, 1914.

Voir aussi Coquitlam.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal.

Public Landing, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Company.* Drague *New Brunswick N 1.*

Quantité enlevée: 1,489 verges cubes, mesure prise sur place, à 28 centins par verge cube, classe "B"; pierre et vase.

Montant payé à l'entrepreneur: $416.92; inspection, $72.82; dépense totale, $489.74.

Ouvrage commencé le 24 octobre; terminé le 20 octobre, 1913.

Petit de Grat, N.-S.—Contrat n° 9637 avec la *Coastal Dredging and Construction Company.* Drague *Cadeco.*

Quantité enlevée: 13 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à $5 par verge cube; classe "A", cailloux. 1,875 verges cubes jetées par dessus bord, à 36 centins par verge cube.

Montant passé pour paiement: $5,914.82; inspection, $92.70; dépense totale, $6,007.52.

Ouvrage commencé le 29 novembre, 1913; suspendu pour la saison, le 17 janvier, 1914.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal jusqu'au quai.

Fleuve Saint-Laurent, P. Q.—De *Kingston* à *Brockville.*—Contrat n° 7116 avec la *Montreal General Contracting Company.*

Quantité enlevée: 82,185 verges cubes, mesure prise sur place, classe "A", roc, à $3.95 par verge cube.

Montant payé à l'entrepreneur, $32,463.05; inspection, $1,213.95; dépense totale, $33.677

Ouvrage commencé le 10 mai, 1913; terminé le 6 décembre, 1913.

But de l'ouvrage: Continuer l'amélioration du chenal *Middle* ou Canadien.

Richibouctou.—Contrat avec W. C. Forbes. Dragues *St. Louis Star* et *St. Charles.*

Quantité enlevée: 4,785.09 verges cubes, mesure prise sur place; classe "B" à 45 centins par verge cube, sable et vase; pour enlever des billots, $42.65.

Montant payé à l'entrepreneur: $10,173.03; inspection, $189.70; dépense totale, $10,362.73.

Ouvrage commencé le 23 juin; terminé le 30 août, 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée à travers la batture à l'entrée du havre.

Rivière Bourgeois, N.-E.—Contrat avec la *Coastal Dredging and Construction Company.* Drague *Cadeco.*

Quantité enlevée: 18,356 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 22 centins par verge cube; classe "B", argile, cailloux, sable et vase; 12.9 verges cubes; classe "A" à $8.50 par verge cube, cailloux.

Montant payé à l'entrepreneur: $4,154.57; inspection, $85.82; dépense totale, $4,240.39.
Ouvrage commencé le 28 mai; terminé le 21 juin, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée plus large.

Reed's Point, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague n° 1.
Quantité enlevée: 2,972.4 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; classe "B", gravier et argile dure.
Montant payé à l'entrepreneur: $891.72; inspection, $22.72; dépense totale, $914.44.
Ouvrage commencé le 14 mai; terminé le 20 mai, 1913.
But de l'ouvrage: Nettoyer le bassin en avant du quai.

Rivière Saint-Maurice, P. Q.—Contrat avec Antoine Saint-Pierre. Drague *Saint-Pierre.*
Quantité enlevée: 19,402 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 12 centins par verge cube; classe "B", sable.
Montant payé à l'entrepreneur: $2,328.24; inspection, $93.05; dépense totale, $2,421.29.
Ouvrage commencé le 13 mai; terminé le 31 mai, 1913.

Rivière Saint-Maurice, P. Q.—Contrat n° 9449 avec la Cie W. J. Poupore. Dragues *Prince Willie* et *Duke of York.*
Quantité enlevée: 57,929 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 15 centins par verge cube; classe "B", argile, sable, vase (y compris 2,113 verges cubes jetées par dessus bord) 10 centins.
Montant payé à l'entrepreneur: $8,583.70; inspection, $409.23; dépense totale, $8,992.93.
Ouvrage commencé le 4 juin; terminé le 18 septembre, 1913.
But de l'ouvrage: Améliorer les chenaux de l'est et du centre de la rivière.

Rivière Saint-François, P. Q.—Contrat n°. 8604 avec Bastien Laurin et Leitch. Drague *N° 6.*
Quantité enlevée: 88,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 16 centins par verge cube; classe "B"; 59,999 verges cubes, mesure prise sur place, à 16 centins par verge cube; classe "B"; argile et sable.
Montant payé à l'entrepreneur: $23,679.84; inspection, $1,875.30; dépense totale, $25,-555.14.
Ouvrage commencé le 2 juin; terminé le 7 novembre, 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal.

Rivière du Loup en Haut, P. Q.—Contrat n° 9480 avec la Cie W. J. Poupore. Drague *Prince Willie.*
Quantité enlevée: 84,333 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 14 centins par verge cube; vase, sable et argile.
Montant payé à l'entrepreneur: $11,806.62; inspection, $310.45; dépense totale, $12,-117.07.
Ouvrage commencé le 8 juillet; terminé le 4 octobre, 1913.
But de l'ouvrage: Entretenir le chenal dans le lac Saint-Pierre conduisant à l'embouchure de la rivière.

Rivière Bois Blanc, P. Q.—Ouvrage à la journée, $1,973.49.
But de l'ouvrage: Améliorer l'écoulement de la rivière et empêcher l'inondation des terrains.

Rivière Saint-Louis, P. Q.—Ouvrage à la journée, $2,421.20.
But de l'ouvrage: Améliorer l'écoulement de la rivière et empêcher l'inondation des terrains.

Rivière Saint-Louis, P. Q.—Ouvrage à la journée, $937.37; relevés, etc., $9.90; total $947.27.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée.

Rivière Blanche, P. Q.—Ouvrage à la journée, $1,359.52.

But de l'ouvrage: Améliorer l'écoulement de la rivière et empêcher l'inondation des terrains.

Rivière Saint-Charles, P. Q.—Contrat avec la Cie Etienne Dussault. Drague *Stephen.*

Quantité enlevée: 51,780 verges cubes, mesure prise sur place, à 11 centins par verge cube; classe "B", sable.

Montant payé à l'entrepreneur: $5,695.80.

Ouvrage commencé le 28 juin; terminé le 26 novembre, 1913.

Rivière Saguenay, P. Q.—(Voir aussi le quai Chicoutimi). Contrat n° 8738 avec la *Continental Dredging Co.* Drague *Algonquin.*

Quantité enlevée: 40,306 verges cubes, mesure prise sur les chalands à 32½ centins par verge cube; argile.

Montant payé à l'entrepreneur: $11,147.50; inspection, $441.44; dépense totale, $11,-588.94.

Ouvrage commencé le 5 juin, 1913; suspendu le 4 juillet, 1913.

REMARQUE.—6.006 verges cubes reportées à 1914 et payées avec les derniers crédits émis le 20 juin, 1914.

But de l'ouvrage: Continuer le dragage du chenal à partir des eaux profondes jusqu'à Chicoutimi.

Round Bay Beach, N.-E.—Ouvrage à la journée, $1,348.40.

Ouvrage commencé dans juin; terminé dans septembre.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée en bas du pont.

Rivière Saint-Jean, N.-B.—Enlèvement des souches.

Ouvrage à la journée, $2,023.62.

Rainy River Ont.—Contrat N° 9630 avec J. T. Horne. Drague *Moose.*

Quantité enlevée, 29,728 verges cubes, mesure prise sur place, à 45 centins par verge cube; sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $13,377.60; inspection, $199.50; dépense totale, $13,-577.10.

Ouvrage commencé le 15 septembre, 1913; suspendu pour la saison, le 10 novembre 1913.

But de l'ouvrage: Continuer à creuser et élargir le chenal.

Saint-Jean, N.-B.—Voir *Beacon Bar, Foul Ground,* l'Ile Partridge, les bassins Nelson et Wellington, Navy Island Bar, le quai de l'Intercolonial, le quai de Thorne, le quai Hilyard.

Rivière Severn, Ont.—Ouvrage à la journée, $3,161.20.

But de l'ouvrage: Améliorer le chenal entre le village de Severn et le lac Sparrow

Swim's-Point, N.-S.—But de l'ouvrage: Enlever les cailloux du chenal et du quai

Rivière Sainte-Croix, N.-B.—La *Bay State Dredging Co.* Drague *N° 14.*

Un total de 164,443 verges cubes de déchets de moulin et de vase.

Inspection, $1,364.70.

Ouvrage commencé le 4 mai; terminé le 6 décembre, 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer le chenal de la rivière.

Saint-Mathieu, P. Q.—Ouvrage à la journée, $4,846.19.

Draguer le chenal à partir de Saint-François jusqu'à Saint-Fabien.

Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 8960 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Dragues *N°. 3 N°. 5* et *N°8.*

Quantité enlevée: 37,174 verges cubes; classe "A", roc à $347 par verge cube, mesure prise sur place; 5,046 verges cubes; classe "B", argile, gravier et vase, à 92 centins par verge cube, mesure prise sur place; et au bassin du chemin de fer A.C., 2,519 verges cubes; classe "A", roc, à $3.47 par verge cube, mesure prise sur place; 17,635 verges cubes; classe "B", argile, sable, gravier et vase, à 50 centins par verge cube, mesure prise sur place.

Montant payé à l'entrepreneur: $133,636.10; montant payé à l'entrepreneur, $17,558,-43; inspection, $3,335.94; dépense totale, $154,530.47.

Ouvrage commencé le 30 avril, 1913; suspendu le 27 décembre, 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer les abords du quai du gouvernement et draguer le bassin au pied de la rue Elgin.

Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 9965 avec la *Soo Dredging and Construction Co* Dragues *N° 3, N° 5* et *N° 8.*

Quantité enlevée: 6,302 verges cubes, classe "A", roc, à $3.47 par verge cube, mesure prise sur place, 4,171 verges cubes, classe "B"; argile, sable, gravier et vase, à 92 centins par verge cube, mesure prise sur place.

Montant payé à l'entrepreneur: $25,705.26.

Ouvrage commencé le 24 avril 1913; suspendu le 20 décembre 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer les abords.

Shippagan, N.-B.—Contrat avec la Cie W. J. Poupore. Drague *Prince Louis.*

Quantité enlevée: 34,553 verges cubes, mesure prise sur place, à 40 centins par verge cube; sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $14,338.22; inspection, $367.50; dépense totale, $14,705.72.

Ouvrage commencé du 1er au 19 novembre 1912; suspendu le 25 novembre 1913.

1912.—2,233.5 verges cubes, mesure prise sur place, à 40 centins.

Nul paiement n'a été fait; montant reporté à 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée.

Squamish, C.-A.—2,400 verges cubes.

Montant passé pour paiement: $1,100.

Ouvrage commencé le —— mai; suspendu pour la saison, mai 1912.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal jusqu'à Newport et le bassin de virage.

Saint-Georges, N.-B.—Contrat n° 9500 avec J. S. Gregory. Dragues *Keta* et *Asp.*

Quantité enlevée: 43,070.6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 50 centins par verge cube; dosses et sable.

Montant passé pour paiement: $22,377.91; inspection, $563.18; dépense totale, $22,941.09.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal sur une largeur de 75 pieds dans la rivière, et le bassin au quai de Saint-Georges.

South Andrews, N.-B.—Contrat n° 9521 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Iroquois.*

Quantité enlevée: 24,953.7 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe "B", argile, sable, vase et gravier à 40 centins par verge cube.

Montant payé à l'entrepreneur: $9,981.48; inspection, $173.08; dépense totale, $10,-154.56.

Ouvrage commencé le 29 septembre; suspendu pour la saison, le 3 novembre, 1913.

But de l'ouvrage: Compléter le chenal de l'entrée de l'est et les bassins en avant des quais du Pacifique-Canadien et des quais publics

Saint-Stephen, N.-B.—Contrat n° 9522 avec la *Maritime Dredging adn Construction Co.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 11,864.2 verges cubes, mesure prise sur place, à 70 centins par verge cube; classe "B", vase, argile et cailloux. 118.54 verges cubes, mesure prise sur place, à $7 par verge cube, classe "A", roc.

Montant payé à l'entrepreneur: $9,614.03; inspection, $262.35; dépense totale, $9,876.38

Ouvrage commencé le 24 octobre; terminé le 11 décembre 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le bassin en dedans du quai du Pacifique-Canadien.

Shag Harbour, N.-E.—Southern Salvage Co. Enlèvement des cailloux.

S.S. *Coastguard* à $90 par par jour, $4,495.50.

But de l'ouvrage: Enlèvement des cailloux dans le passage à travers le récif rocheux.

Saint-Fulgence.—Ouvrage à la journée, $1,485.65.

Ouvrage exécuté de juin à novembre 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal à partir des eaux profondes jusqu'au quai.

Shampers, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick.*

Quantité enlevée: 1,796.4 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube, class "B", vase.

Montant payé à l'entrepreneur: $538.92.

Ouvrage commencé le 2 septembre; terminé le 6 septembre 1913.

But de l'ouvrage: Enlever la batture des abords du chenal au quai du gouvernement.

Saint-Martin, N.-B.—Contrat avec Robert Carson.

Quantité enlevée: 106 verges cubes, mesure prise sur place, à 70 centins par verge cube; classe "B", sable, argile et gravier.

Montant payé à l'entrepreneur: $74.20.

Ouvrage commencé le 11 décembre; terminé le 11 décembre 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer les bassins et les abords du chenal.

Rivière Severn, Ont.—Ouvrage à la journée, $3,161.20.

500 verges cubes, classe "A"; 3,800 verges cubes, classe "B".

Du 25 juillet au 7 novembre 1913.

But de l'ouvrage: Enlever la batture rocheuse à l'île Scull, les battures de sable à Dilworth et à l'entrée du lac Sparrow.

Tiffin, Ont.—Contrat N° 6866 avec la *Canadian Dredging Co.* Dragues *Monarch, Leland* et *Sydenham.*

Quantité enlevée: 2,643½ verges cubes, classe "A" à $2.25 par verge cube, mesure prise sur les chalands; roc, vase, argile, sable et gravier.

Montant payé à l'entrepreneur: $6,865.83; inspection, $108.15; dépense totale, $6,973.98.

Ouvrage commencé le 25 avril; terminé le 18 juillet 1913.

But de l'ouvrage: Compléter le bassin en avant de l'élévateur du G. T.

Telegraph et l'Ile Nigger, Ont.—Contrat n° 9015 avec R. Weddell & Cie. Dragues *Treaton* et *I. X. L.*

Quantité enlevée: 10,753 verges cubes, mesure prise sur place, à $4.50 par verge cube, classe "A", roc; 13,967 verges cubes, mesure prise sur place à $4 par verge cube, classe "A", roc.

Montant payé à l'entrepreneur: $73,588.50; inspection, $828.96; dépense totale, $74,-417.46.
Ouvrage commencé le 8 mai; terminé le 27 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Continuer les améliorations du chenal.
REMARQUE.—$30,668.80 déduits de l'ouvrage final de l'entrepreneur. Ouvrage fait en sus de celui autorisé: 7,667 verges cubes à $4 par verge cube.

Trenton, Ont.—Contrat N° 9473 avec R. Weddell & Cie. Dragues *Treaton* et *I. X. L.*
Quantité enlevée: 50,000 verges cubes, mesure prise sur place, à 22 centins par verge cube, classe "B", vase; 13,160 verges cubes, classe "A", roc broyé au moyen d'explosif, mais non enlevé, à $2.75.
Montant passé pour paiement: $47,190; inspection, $953.68; dépense totale, $48,143.68.
Ouvrage commencé le 10 août; suspendu pour la saison, le 6 décembre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée du hâvre inférieur.

Trenton, Ont.—Contrat N° 9482 avec John E. Russell. Drague *Dragon Rouge.*
Quantité enlevée: 6,137 verges cubes, mesure prise sur place, à $3.30 par verge cube; roche.
Montant payé à l'entrepreneur: $20,255.40; inspection, $48.75; dépense totale, $20,-304.15.
Ouvrage commencé le 10 août, terminé.
But de l'ouvrage: Enlever un banc de roche au sud du pont tournant, en avant du quai Polly.

Bassin du Commerce, Port Arthur, Ont.—Contrat N° 9624 avec la *Great Lakes Dredging Co.*. Dragues *Shuniah* et N° 6.
Quantité enlevée: 166,734 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 centins par verge cube, classe "B", sable et argile.
Montant payé à l'entrepreneur, $41,683.50; inspection, $212; dépense totale, $41,895.50.
Ouvrage commencé le 22 septembre; terminé le 17 novembre 1913.

Quai Thorne, Saint-Jean, N.-B.—Contrat avec la "Beaver Dredging Co. Drague *Beaver.*
Quantité enlevée: 936 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe "B" à 44 centins par verge cube; vase.
Montant payé à l'entrepreneur, $411.84. Ouvrage commencé le 18 octobre 1912; terminé le 18 octobre 1912.

Trois-Rivières, P.Q.—Contrat avec Antoine Saint-Pierre. Drague *Saint-Pierre.*
Quantité enlevée: 20,539 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 15 centins par verge cube; classe "B", sable.
Montant payé à l'entrepreneur: $3,080.85; inspection, $134.72; dépense totale, $3,215.57.
Ouvrage commencé le 24 septembre; terminé le 28 octobre 1913.
But de l'ouvrage: Draguer le bassin de refuge.

Trois-Rivières, P.-Q.—Commissaires du havre de Trois-Rivières.
Montant payé: 15,426 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 20 centins, $3,085.-20; inspection, $70.80; dépense totale, $3,156.
Ouvrage commencé le 4 septembre; terminé le 7 octobre 1913.

Iles Thetis et Kuper, C.-A.—Contrat avec la "Vancouver Dredging Construction Co.
Quantité enlevée: 3,758 verges cubes, mesure prise sur place; classe "B", à 90 centins par verge cube.
Montant payé à l'entrepreneur: $3,382.20.
Ouvrage commencé le 4 septembre; terminé le 7 octobre, 1913.

Havre Victoria, Ont.—Contrat N° 6865 avec la "Canadian Dredging and Construction Co. Dragues *Sydenham, Monarch, Leland* et *Excelsior.*

Quantité enlevée: 276,757.33 verges cubes, mesure prise sur les chalands; classe "A", 6,482.16 verges cubes à $2.25. Classe "B", 260,598.17 verges cubes à 12½ centins. Par-dessus bord, 9,677 verges cubes à 11 centins; Classe "B", argile, sable, gravier et argile dure.

Montant payé à l'entrepreneur, $48,224.10; inspection, $1,155.55; dépense totale, $49,-379.65.

Ouvrage commencé le 30 avril 1913; terminé le 31 juillet 1913.

But de l'ouvrage: Compléter les améliorations.

Rivière Vernon, I. P.-E.—Contrat N° 9,471 avec la "Maritime Dredging and Construction Co. Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 86,487.6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 27½ centins par verge cube; classe "B", vase.

Montant payé à l'entrepreneur, $23,784.09; inspection, $264; dépense totale, $24,048.09.

Ouvrage commencé le 10 juillet; terminé le 30 septembre 1913.

But de l'ouvrage: Creuser et élargir le chenal de la rivière.

Weymouth, N.-E.—Contrat N° 9028 avec la "Halifax Dredging Co." Drague *Ferguson.*

Quantité enlevée: 58,6697 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 48½ centins par verge cube; classe "B", pierre, argile, vase et gravier.

Montant payé à l'entrepreneur, $28,468.04; inspection, $261.88; dépense totale, $28,-729.92.

Ouvrage commencé le 2 mai; terminé le 13 octobre 1913.

But de l'ouvrage: Améliorer le chenal à partir de la baie Sainte-Marie jusqu'aux quais de la ville.

Whitehead, N.-B.—Contrat avec la "New Brunswick Construction Co. Drague *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 2,285.9 verges vubes, mesure prise sur les chalands; classe "B", à 30 centins par verge cube; gravier et argile dure.

REMARQUE: De la quantité ci-dessus mentionnée, 490.5 verges cubes ont été enlevées en 1912, mais non payées.

Montant payé à l'entrepreneur, $685.77; inspection, $12; dépense totale, $697.77.

Ouvrage commencé le 9 mai; terminé le 13 mai 1913.

But de l'ouvrage: Dragage au quai.

Whitby, Ont.—Contrat N° 9487 avec John E. Russell. Dragues *Jack Canuck* et *Dragon Rouge.*

Quantité enlevée: 96,305.05 verges cubes, mesure prise sur place, à 16 centins par verge cube; classe "B", sable et vase.

Montant payé à l'entrepreneur, $15,408.88; inspection, $499.45; dépense totale, $15,-908.33.

Ouvrage commencé le 31 juillet; terminé le 15 décembre 1913.

But de l'ouvrage: Creuser le havre.

Windsor, N.-E.—Contrat avec Thomas A. Mosher. Dragage à la main.

Quantité enlevée: 4,200 verges cubes, mesure prise sur place, à 60 centins par verge cube; classe "B", vase.

Montant payé à l'entrepreneur: $2,520; inspection, $80; dépense totale, $2,600.

Ouvrage commencé le 4 août; terminé le 10 septembre 1913.

But de l'ouvrage: Draguer au quai du gouvernement.

Rivière Walker, Ont.—Contrat N° 9519 avec la "Soo Dredging and Construction Co. Drague *N° 5"*.

Quantité enlevée: 6,770 verges cubes, mesure prise sur place, jetées par-dessus bord, à 21½ centins par verge cube, classe "B".

Montant payé à l'entrepreneur: $1,444.27; inspection comprise dans le contrat de Bruce Mines.

Ouvrage commencé le 7 octobre; terminé le 17 octobre 1913.

But de l'ouvrage: Enlever le banc de sable à l'embouchure de la rivière.

Havre Woods, N.-E.—"Southern Salvage Co." Enlèvement de cailloux.

SS. Coast Guards à $90 par jour, $3,993.30.

But de l'ouvrage: Enlever le récif appelé le rocher "Narrow" dans le centre du chenal.

White's-Cove, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging and Construction Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantitée enlevée: 836.2 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; argile et roc.

Montant payé à l'entrepreneur: $250.86; inspection, $36; dépense totale, $286.86.

Ouvrage commencé le 14 août; suspendu le 16 août 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le bassin d'accostage en avant du quai.

Whycocomagh, N.-E.—Contrat N° 9641 avec l'"Atlantic Dredging Co. Drague *Pepperell.*

Quantité enlevée: 38,862 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19 centins par verge cube; classe "B", vase.

Montant passé pour paiement: $7,383.78; inspection, $249.95; dépense totale, $7,633.73.

Ouvrage commencé le 25 septembre; suspendu pour la saison le 20 décembre 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée, le bassin de virage et les bassins le long des quais publics.

Young's Cove, N.-B.—Contrat avec la "St. John Dredging and Construction Co. Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 1,926.6 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 centins par verge cube; argile et roche.

Montant payé à l'entrepreneur, $577.98; inspection comprise dans le contrat de White's-Cove.

Ouvrage commencé le 16 août; suspendu le 27 août 1913.

But de l'ouvrage: Draguer le bassin le long du quai.

MATÉRIEL DE DRAGAGE SOUS LE CONTROLE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1914.

DRAGUES À GODETS ET ÉCHELLE DU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Coque. Tirant d'eau chargé.	Machines principales. Type.	Machines principales. Dimensions.	Machines principales. Constructeur.	Machines à propulsion. Nombre.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimensions.
						$	$		'	' "	' "	'						
P.W.D. No. 1..	....	G. 1694 R327·50	1905	Sorel, Que	....	612,784	600,000	Acier.	147	42 0	12 0 F 15 0 A	18	Triple détente	14", 22", & 36" x 22"	Polson Iron Works.	2	Triple détente	14", 22" & 36" x 22".
P.W.D. No. 2...	71,716	290	1875	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	100,000	30,000	Fer ..	176	30 0	11 0	15	Marine..........	28" x 21"..	Wm. Simons & Cie, Ltée.	1	Marine........	28" x 21".
P.W.D. No. 7...	130.249	G232·01 N 46·69	1872	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	110,000	75,000	Fer...	132	21 0	8 0	6	Verticale, basse pression.	....	Wm. Simons & Cie, Ltée.	2	De long enlong condensation.	22" x 24".
P.W.D. No. 306	129,529	G677·38 R434·75	1910	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	210,000	200,000	Acier.	200	36 6	11 0	....	De long en long composée.	18" & 36" x 24".	W. Simons & Cie, Ltée.	2	De long enlong composée.	18" & 36" x 24".

Nom.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Profondeur pend. l'ouvr. Maximum.	Profondeur pend. l'ouvr. Minimum.	Longueur de l'échelle.	Godets. Nombre.	Godets. Capacité.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité de chaque.	Câbles pour les ancres. Nombre.	Câbles pour les ancres. Dimension.	Machines pour les câbles les ancres. Dimension.	Machines pour les câbles les ancres. Type.	Condenseur. Dimension.	Condenseur. Type.	Nombre de l'équipage.	Capacité moyenne.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Alluvion.	Sable.	Gravier.	Argile et alluvion.	Sable et gravier.	Cailloux.
			' "	' "					'	'	' "				Vgs. cub.								Vgs. cub.							
P.W.D. No. 1..	2	Cylindrique	12 9	11 0	....	5 tonnes	150 tonnes	Charb. mou	52	17	107 11	48	1 v.c.	2	500	6	1⅝" & 1¼"	2-10" x 12"	Simple.	3' 0" x 8' 5"	Surface.	22	....	1000	1000	....	1000	1000	[1]400	80
P.W.D. No. 2..	1	Scotch Marine.	14 7	9 6	....	4 "	60 "	Charbon de Sydney.	28	11½	65 0	32	⅓ v.c.	1	350	2	1⅙".....	7"x10".	Simple.	3'0"x6' 0".	Surface.	19	1200	100	150	200	200	130	200	..
P.W.D. No. 7..	1	Scotch......	10 0	9 0	....	3 "	70 "	Charb. mou	20	7	51 0	25	4 p. c.	1	90	12	⅞", ¾", ⅝"	2-6"x	Simple.	[3]612 tubes	Surface.	16	1000	200	200	100	200	200	100	..
P.W.D. No. 306	2	Scotch Marine.	10 0	12 9	....	20 brls..	200 brls ..	Huile crue..	60	15	130 0	44	24 "	..	....	7	1½", 1⅜", 1¼", 1"	8"x11".	Simple	8' 0"..	Surface.	43	3000	....	150	300	300	100	[4]200	..

[1] Y compris les cailloux. [2] Et machine "donkey". [3] 1¼" tubes 6' 0" de longueur. [4] Y compris les cailloux.

DRAGUES HYDRAULIQUES DU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Coque. Tirant d'eau chargée.	Machines à pomper. Type.	Machines à pomper. Dimensions.	Machines à pomper. Chevaux-vapeur.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″	′ ″			
P.W.D. No. 3..	130,642	G. 475 R. 319	1900	Rotterdam........	Lohnis & Cie.......	60,398	45,000	Acier..........	162 0	28 0	10 6	13 0	Triple détente..	11¹/₁₆″, 16⁷/₃₂″, 27¹/₁₆″ x 18″.	300
P.W.D. No. 5..	....	....	1906	Toronto............	Polson Iron Works..	183,770	183,000	"	117 0	52 0	6 0	....	....	14″, 22 x 36″.........	....
P.W.D. No. 12.	133,759	434·84	1913	St-Jean, N.-B.......	Phoenix Foundry & Mach. Co.	82,500	82,500	"	110 0	32 0	3 6	....	Triple détente..	8½″, 13½″ & 22″ x 16″..	200
P.W.D. No. 201	....	....	1906	Selkirk, Man........	Polson Iron Works..	30,000	20,000	Bois..........	115 0	33 0	4 6	....	Composée.......	10″ & 20″ x 12″.......	....
P.W.D. No. 303	....	4,023	1907	Danzig, Allemagne.	Shichan & Cie......	250,000	235,000	Acier..........	200 0	34 6	10 0 A. 5 0 F.	13 0 A. 15 0 F.	Composée.......	2-13½″ & 25″ x 15″.....	270
P.W.D. No. 305	....	G591·63 R319·38	1901	New Westminster, C.-B.	Polson Iron Works..	130,172	100,000	Acier et bois..	125 0	32 0	5 6	....	Triple détente..	13, 5″, 22″ & 36″ x 20″	500

Nom.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimension.	Machines à propulsion. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Combustible. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Diamètre du tuyau de succion.	Tuyau de décharge. Diamètre.	Tuyau de décharge. Longueur.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité, vgs. cub.	Prof. des mat. drag. Maximum.	Prof. des mat. drag. Minimum.	Capacité moyenne, vgs. cub.	Nombre de l'équipage.	Verges cubes à l'heure. Sable.	Verges cubes à l'heure. Alluvion.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Verges cubes à l'heure. Gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et alluvion.	Verges cubes à l'heure. Sable, gravier et cailloux.
						′ ″	′ ″					″	″	′			′	′ ″									
P.W.D. No. 3..	....	....	....	2	Scotch Marine	93½	9 6	....	5,500 liv	22 tonnes.	Char mou	24	21½	....	2	483	....	....	....	17	700	600	300	900	483	700	....
P.W.D. No. 5..	....	....	....	2	Scotch Marine	12 0	....	....	8 tonnes	250 "	"	26	25	2000	....	....	50	2	....	29	350	400	200	270	300	400	....
P.W.D. No. 12.	....	....	....	1	Scotch Marine	9 11	12 0	....	3 "	20 "	"	15	15	1000	....	....	18	1	2000	14	300	....	....	....	....	....	....
P.W.D. No. 201	Simple........	14″ x 60″.......	....	2	Scotch........	7 0	9 0	....	2¼ "	15 "	"	10	12	200	....	....	12	4 6	....	8	....	1 ..	....	....	....	....	....
P.W.D. No. 303	Composée.....	2-13½″ & 25″ x 15″.	....	2	Cylindrique..	12 0	10 8	....	40 brls .	340 brls ..	Huile	16	24	....	6	800	....	....	....	27	1600	1400	500	....	800	1500	....
P.W.D. No. 305	Horizontale ..	16″ x 72″.......	....	2	Heine water tube.	5 ..	18 9	....	40 "	300	"	20	20	4000	....	....	40	8	....	20	500	800	400	400	450	650	....

Même machines pour pomper et pour propulsion. [2] Et la chaudière "donkey". [3] 725 vgs. cu. par jour. [4] 2 Tuyau de succion. [5] 8′ 3″ W. x 13′ 0″ H.

DRAGUES À CUILLER APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Quantité de Combustible.	Espèce de combustible.	Machineries principales. Type.	Machineries principales. Dimension.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″				
M.T.P. No. 6..	....	....	1896	Lévis, Qué..........	Carrier Lainé Co....	42,925	50,000	Acier........	91 0	36 0	5 6 F. 8 0 A.	25 tonnes..	Charbon mou.	*a*Composé..	11½″ & 24″x14″.
M.T.P. No. 9..	130,346	368·37	1906	Toronto, Ont..........	Bertram Engine Works.	49,350	55,000	Fer.	90 0	36 0	6 0	31 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
M.T.P. No. 10.	130,347	244·29	1871	Summerside, I.P.-E..	John McKinnon.....	22,000	10,000	Bois..........	81 0	24 0	6 0	10 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	16″x16″........
M.T.P. No. 11.	130,348	192·12	1911	Pugwash, N.-E.......	Burns & Waters, Hull, Q.	24,000	30,000	Bois..........	64 7	24 9	4 2	10 tonnes..	Charbon mou.	*a*Simple.....	(2) 8½″x12″.....
M.T.P. No. 13.	....	....	1914	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	89,900	89,900	Bois..........	95 0	34 0	7 0	60 tonnes..	Charbon mou.	*a*Simple.....	(2) 12″x14″.....
M.T.P. No. 4..	....	....	1911	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	83,000	83,000	Bois..........	90 0	34 0	5 6	22 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
M.T.P. No. 101	....	....	1904	St. Louis de Gonzague, Q.	M.T.P.............	14,360	15,000	Bois..........	54 0	20 0	......	....	Charbon mou.	Simple......	8″x ....
M.T.P. No. 102	....	100	1906	Buckingham, Qué.....	M.T.P.............	21,600	18,000	Bois..........	66 6	22 0	2 6	6½ tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x12″......
M.T.P. No. 103	....	....	1909	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	23,000	20,000	Bois..........	61 0	24 0	2 6	6 tonnes ..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x12″......
M.T.P. No. 105	117,173	136·15	1902	Bay City, Mich.......	Robt. Gordon Stewart.	20,000	8,000	Bois..........	76 0	24 0	9 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 12″x16″.....
M.T.P. No. 108	....	....	....	Deschênes, Qué.......	Mr. Askwith........	6,500	4,500	Bois..........	51 0	20 0	2 0	5 tonnes ..	Charbon mou.	Simple......	7″x14″.........
M.T.P. No. 109	131,123	766·2	1906	Duluth, Wis..........	Superior Dredge Co.	125,000	120,000	Bois..........	133 4	44 0	9 0	100 tonnes	Charbon mou.	Simple......	(2) 18″x24″.....
M.T.P. No. 110	131,128	458·28	1896	Kingston, Ont........	Michael Connelly...	....	....	Acier........	109 0	42 0	8 0	35 tonnes..	Charbon mou.	*a*Composé..	12″ & 24″x14″..
M.T.P. No. 111	....	148·3	1905	Roberval, Qué........	Johnny Poitras......	7,600	....	Bois..........	75 0	25 0	6 0	....	Bois ou charb.	Simple......	(2) 9″x10″......
M.T.P. No. 112	....	....	1905	Sturgeon-Falls, Ont...	M.T.P.............	21,642	25,000	Bois..........	75 4	28 6	11 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Smple......	12½″x15″.......
M.T.P. No. 113	....	....	1889	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	25,000	5,000	Bois..........	75 0	29 0	10 0	12 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	13″x15″........
M.T.P. No. 114	133,941	{G138·38 R102·96}	1900	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	24,500	18,000	Bois..........	83 0	28 5	8 6	11 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 14″x16″.....
M.T.P. No. 115	....	250	1906	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	81,844	75,000	Bois..........	95 0	37 0	13 0	27 tonnes..	Charbon mou.	*a*Simple.....	(2) 14″x16″.....
M.T.P. No. 116	131,129	375·28	1902	Sorel, Qué...........	M.T.P.............	75,000	75,000	Bois..........	92 0	35 0	11 0	35 tonnes..	Charbon mou.	*a*Simple.....	(2) 14″x16″.....
M.T.P No. 117	112,186	570·49	1908	Toronto, Ont..........	Polson Iron Works..	91,700	100,000	Acier et bois..	106 9	38 0	8 0	75 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 16″x18″.....
M.T.P. No. 118	....	100	1903	Temiskaming Station, Qué.	M.T.P.............	19,600	10,000	Bois..........	67 0	25 6	5 0	5 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x10″......
M.T.P. No. 119	....	....	1903	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	23,250	20,000	Bois..........	70 0	22 0	4 6	14 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 7″x14″......
M.T.P. No. 120	133,938	50·87	1899	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	25,000	20,000	Bois..........	87 0	33 9	8 6	18 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	14″x16″........
M.T.P. No. 121	....	....	1907	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	21,020	18,000	Bois..........	61 0	24 0	2 6	6 tonnes...	Charbon mou.	Simple......	(2) 8½″x12″.....
M.T.P. No. 122	....	....	1898	Grandes Piles, Qué...	M.T.P.............	7,500	10,000	Bois..........	70 0	20 9	2 6	5 tonnes ..	Charbon mou.	Simple......	(2) 9″x9″.......
M.T.P. No. 123	133,934	403·73	1913	Ottawa, Ont..........	M.T.P.............	80,238	80,238	Bois..........	95 0	34 0	7 0	60 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 12″x14″.....
M.T.P. No. 204	....	....	1911	Selkirk, Man..........	M.T.P.............	15,088	10,000	Bois..........	82 0	34 0	4 6	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x12″......
M.T.P. No. 205	....	....	1910	Selkirk, Man..........	M.T.P.............	42,797	20,000	Bois..........	77 0	38 0	7 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
M.T.P. No. 301	130,896	538·16	1908	NewWestminster,C.-B	Polson Iron Works..	131,216	115,000	Acier.	108 0	41 0	7 0	350 bbls..	Huile..	Simple......	(2) 14″x16″.....
M.T.P. No. 307	....	138·67	1888	Victoria, C.-B........	W. Turpel & Son....	24,000	15,000	Bois et fer....	92 0	31 0	4 0	40 tonnes..	Charbon mou.	*a*Simple.....	(2) 13″x13″.....

*a*Surface à condensation *b*à bande de fer.

Nom.	Chaudières. Nombre	Type.	Dia.	Lon-gueur.	Pression permise.	Cheval vapeur.	consom. de com. par jour de 10 h.	Ancres en bois. Nombre	Dimensions.	Matériaux.	Profondeur du dragage. Max.	Min.	Cuillers. Nombre	Dimension.	Elinde. Dimensions	Matériaux	Longueur du Bôme.	Ligne principale de hissage. Dimens.	Matériel.	Lon-gueur.	Nombre de l'équipage 1 équ.	Province où elle sont employées.
			' "	' "	liv.						' "	' "		v. c.			' "	"		'		
M.T.P. No. 6..	1	Ecossais....	9 0	10 0	120	47	1½ tonne	3	(2) 36"x36"x50' (1) 24"x24"x60'	Sapin.......	33 0	8 0	2	(1) 5 (1) 3½	(1) 23"x23"x50'.. (1) 23"x23"x40'..	bChêne.....	48 0	1½	Corde m.	325	14	Prov. Mar.
M.T.P. No. 9..	1	do	9 0	10 0	145	52½	2 tonnes	3	24"x24"x50'......	aSapin......	26 0	8 0	2	2½	16"x16"x46'......	bChêne.....	41 0	1½	Corde m.	250	12	Prov. Mar.
M.T.P. No. 10.	1	Locomotive	5 6	13 0	50	26	1 tonne,	3	14"x16"x45'......	aSapin......	21 0	9 0	2	1¾	13½"x15"x38' 3"...	Chêne......	31 0	1⅛	Chaîne ...	240	11	Prov. Mar.
M.T.P. No. 11.	1	Ecossais....	6 3	8 0	140	30	1 tonne,	3	14"x14"x38'......	Chêne......	17 0	5 0	1	1	9"x9"...........	bChêne.....	30 0	¾	Chaîne ...	210	9	Prov. Mar.
M.T.P. No. 13.	1	do	9 0	10 0	140	....	2 tonnes	3	30"x30"x	Sapin.......	22 0	8 0	2	(1)3½ (1)2½	15½"x17"x	" et acier	39 0	1⅝	Corde m.	350	10	Prov. Mar.
M.T.P. No. 4..	1	do	9 0	10 0	140	53	2¼tonnes	3	(2) 24"x24"x52' (1) 18"x20"x52'	aSapin......	22 0	8 0	1	2½	16"x17"x46'......	bChêne.....	44 0	1¾	Corde m.	175	12	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 101	1	Locomotive	3 6	10 6	100	35	1½ tonne	3	12"x12"x18'......	Pin.........	8 0	6 0	2	¾	....	Chêne......	22 0	¾	Chaîne ...	140	6	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 102	1	Locomotive	4 4	15 0	118	37	1½ tonne	3	12"x12".........	Chêne......	16 0	3 0	1	1	8½"x10"x26'......	aChêne.....	29 3	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 103	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonne	3	12"x12".........	Chêne......	16 0	6 0	1	1	8⅝"x10"x26'......	....	30 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 105	1	Fitzgibbon*a*	6 0	10 8	85	20	1½ tonne	3	(2) 18"x18"x42' (1)14¼"x15¼"x42'	Chêne......	20 0	9 0	1	2½	15½"x20½"x36'....	Chêne et ac.	35 6	1¼	Corde m.	250	7	Ont. et Que.
M.T.P. No. 108	1	Ecossais....	4 3	8 0	85	....	1¼ tonne	3	12"x12"x33'......	Chêne......	15 0	6 0	1	1	12"x12"x32'......	Chêne......	26 0	1	Corde m.	152½	5	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 109	1	do	10 6	12 6	135	....	4 tonnes	3	(2) 40"x40"x55' (1) 30"x30"x60'	Sapin.......	27 0	13 6	2	(1) 10 (1) 4	26½"x31½"x55'...	aChêne.....	54 0	2½	Corde m.	225	18	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 110	1	do	10 0	10 6	120	120	1½ tonne	4	(2) 36"x36"x .. (2) 24"x24"x ..	Sapin.......	55 0	15 6	2	5	(1) 20"x23"x84' (1) 20"x21"x64'	bChêne.....	41 3	1⅝	Corde m.	400	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 111	1	Locomotive	4 0	17 0	100	50	1½ corde	3	(2) 14"x14"x .. (1) 10"x10"x ..	Chêne......	18 0	6 0	1	1	13"x13½"x	Chêne......	40 0	1	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 112	1	Fitzgibbon*b*	4 7	8 7	110	48	1½ tonne	2	20"x20"x42'......	Chêne......	19 0	11 0	1	2¼	13½"x14½"x	aChêne.....	36 0	1⅛	Chaîne ...	172	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 113	1	Locomotive	4 6	12 3	80	....	2 tonnes	3	(2) 16"x16"x39' (1) 13"x14"x42'	Chêne......	20 0	10 0	1	2	15¼"x16½"x36'....	Chêne & fer.	28 6	1⅛	Chaîne ...	187	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 114	1	Locomotive	4 2½	16 2½	100	....	1½ tonne	3	(2) 17"x18"x .. (1) 12"x13"x ..	Chêne......	22 6	10 0	2	(1) 2 (1) 1	16"x17⅞"x38'....	Chêne & fer.	38 0	1⅛	Chaîne ...	195	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 115	1	Ecossais....	9 2	8 6	130	85	3 tonnes	3	(2) 30"x30"x .. (1) 20"x21"x ..	Sapin.......	35 0	13 0	2	(1) 5 (1) 3	18"x x55'.....	Sapin.......	45 0	2	Corde m.	225	13	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 116	1	Locomotive	6 0	19 0	75	80	2½ tonne	3	(2) 30"x30"x .. (1) 20"x24"x ..	Sapin.......	30 0	14 0	1	5	19"x19"x49' 4"....	bChêne.....	45 0	2⅛	Corde m.	205	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 117	1	Ecossais....	10 4	10 10	145	....	3½ tonne	3	(2) 36"x36"x66' (1) 24"x25"x66'	Plaques d'acier.	45 0	16 0	2	(1) 8 (1) 5	24"x24"x66'.....	Acier et bois.	50 0	2¾	Corde m.	230	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 118	1	Locomotive	4 2	16 6	115	....	1 tonne,	3	14"x14"x	Chêne......	19 0	8 0	1	1½	13"x13"x	Chêne......	34 0	1	Chaîne ...	175	12	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 119	1	Locomotive	4 6	8 0	135	40	1 tonne.	3	13½"x13½"x35'....	Chêne......	15 0	8 0	1	1½	12"x13"x36'......	Chêne et ac.	30 0	1	Corde m.	150	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 120	1	Locomotive	4 2	15 5	95	....	1½ tonne	3	24"x24"x	Bois........	20 0	9 0	1	3½	15¾"x16"x28'.....	Bois et fer..	29 6	1⅛	Chaîne ...	200	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 121	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonne	3	12"x12"x	Chêne......	16 0	6 0	2	(1) 1 (1) ¾	8⅝"x10"x26'.....	Chêne et ac.	30 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 122	1	Locomotive	4 0	15 6	100	....	1 tonne.	3	14"x14"x	Chêne......	14 0	4 0	1	¾	....	Chêne & fer.	40 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 123	1	Ecossais....	8 6	9 6	140	30	2 tonnes	3	30"x30"x	Sapin.......	22 0	8 0	2	(1)3½ (1)2½	15½"x17"x	Chêne & ac.	39 0	1⅝	Corde m.	350	10	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 204	1	Locomotive	4 0	16 0	130	....	1½ tonne	3	12"x12"x	Sapin	15 0	4 6	1	1½	14"x16"x	Chêne......	40 0	1	Corde m.	....	8	Man., Sask. et Alta.
M.T.P. No. 205	1	Ecossais....	10 0	10 0	150	....	1½ tonne	3	24"x24"x	Sapin.......	20 0	7 0	1	3	16"x18"x50'......	Bois & acier	40 0	1¾	Corde m.	175	11	Man., Sask. et Alta.
M.T.P. No. 301	1	*a* do	9 6	10 0	150	80	9 livres.	3	(2) 36"x36"x68' (1) 30"x30"x68'	bSapin......	40 0	15 0	3	(2) 5 (1) 3	24"x26".........	Acier et bois.	60 0	2½	Corde m.	230	13	C.-B.
M.T.P. No. 307	1	'Dry Back'	7 0	9 6	125	70	2½ tonne	3	(2) 22"x23"x60' (1) 10"x18"x60'	Bois et fer..	30 0	12 0	1	3	18"x21"..........	Bois et fer..	50 0	1⅛	Corde m.	280	11	C.-B.

a Surface à condensation. *b* Face en tôle d'acier. *a* A bandes de fer. *b* A liens en fer. *a* Avec placage en fer. *a* A condensation *b* A liens en fer. *a* Surface à condensation. 7 A bandes de fer. *b* à liens en fer. *a* Avec lamb. en fer. *a* Chaud. de 8 pieds de hautr. *a* Avec pièce de remp. en bois. *a* Surf à cond. *b* couv. avec des tôles d'acier. *a* Blindé. *b* Chaud. 7'-4" de hauteur. *a* de larg. 6'-1" de haut. *a* Surf. à condensation *a* Surface à condensation. *b* couvert en tôle d'acier *a* Aussi 1 chaud. donke y3'x6'. *b* et b. d'Eucatyphus. *a* Surf. à cond.

DRAGUES À GODETS EN SEGMENTS SPHÉRIQUES ET EN HÉMISPHÈRES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle.	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Machines principales.			Chaudières.						
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur totale.	Tir. d'eau pen. l'ouv.			Nombre.	Type.	Dimensions.	Nombre.	Type.	Diamètre	Longueurs	Pression permise.	Chevaux vapeur.	Combustible par jour de 10 heures.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″								′ ″	′ ″	Lb.		
M.T.P. No. 106.	....	89·42	1911	Sorel, P.Q........	M. T. P........	16,838	15,000	Bois..	55 0	24 0	6 0	3 tonnes	Ch. mou..	2	Simple.	9″x12″...	1	Vertica.	4 6	7 0	105	45	1 tonne.
M.T.P. No. 202.	....	......	1911	Selkirk, Man.. ...	M. T. P........	19,077	15,000	Bois..	80 0	33 0	4 0	20 "	Ch. mou..	2	Simple.	9″x12″...	1	Ecoss°is	7 0	9 0	150	....	1 tonnes.
M.T.P. No. 203.	....	......	1909	Fork-River, Man.	M. T. P........	4,000	2,000	Bois..	60 0	32 0	2 0	4 cordes	Bois......	1	Simple.	8″x12″...	1	Vertica.	3 6	8 0	100	....	1 cordes.
M.T.P. No. 206.	....	78·04	1907	Athabasca Landing, Alta.	M. T. P........	9,500	3,500	Bois..	62 5	25 2	3 6	....	Bois......	2	Simple.	7″x10″...	1	Vertica.	3 2	$\frac{1}{2}$...	150	20	[1] $1\frac{1}{2}$ cordes
....	....	......	[2]1904	Winnipegosis, Man	M. T. P........	......	2,000	Bois..	60 0	20 0	3 0	2 cordes	Bois......	1	Simple.	8″x12″...	1	Vertica.	3 6	8 0	100	....	$\frac{3}{4}$ corde.
M.T.P. No. 209.	....	......	......	....	....	......	......	Bois..	40 0	20 0	....	....	....	1	Simple.	[4]7″x10″..	1	Vertica.	....	....	....	....	
M.T.P. No. 302.	....	......	1911	Nelson, C.-B......	Thos. Cunningham.	12,000	12,000	Bois..	68 7	31 3	22 0	40 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	$8\frac{1}{4}$″x10″..	1	Vertica.	3 6	7 8	135	23·	$3\frac{3}{4}$ tonnes.
*M.T.P. No. 304	....	39	1908	Penticton, C.-B...	M. T. P........	5,285	5,285	Bois..	52 8	18 3	1 6	10 cord.	Bois......	2	Simple.	6″x10″...	1	Vertica.	3 0	7 1	115	14	$\frac{1}{2}$ corde.
M.T.P. No. 309.	....	64	1907	Kamloops, C.-B..	M. T. P........	7,500	6,750	Bois..	57 0	24 0	1 6	10 cord.	Bois......	2	Simple.	$6\frac{1}{4}$″x10″..	1	Vertica.	3 0	7 7	115	16	$\frac{1}{2}$ corde.
M.T.P. No. 313.	134,075	208·31	1913	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	18,000	17,100	Bois..	84 0	35 0	2 6	12 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10″x12″..	1	Vertica.	3 6	8 0	130	30	$\frac{3}{4}$ tonne.
....	....	......	1912	Nakusp, C.-B.....	S. Mills........	18,000	18,000	Bois..	71 6	34 6	2 6	10 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10″x12″..	1	Vertica.	4 6	8 6	130	30	1 tonne.

*Drague et sonnette combinées. Dimensions des montants 6″x8″x40′. Poids du mouton 2,000 livres. Distance entre les montants, 16′.
[1]2 pds longueur. [2]Reconstruit en 1910. [4]Double cylindre.

Nom.	Ancre en bois. Nombre.	Ancre en bois. Dimensions	Ancre en bois. Matériaux	Bôme. Longueur.	Bôme. Dimensions.	Bôme. Matériaux	Godets. Nombre.	Godets. Sorte.	Godets. Dimension.	Godets. Fabrique.	Profondeur pendant l'ovrage. Max.	Profondeur pendant l'ovrage. Min.	Peut jeter par dessus bord.	Dim. du cab. de hiss.	Dim. du c. du céclan.	Nomb. de l'équipage	Capacité moyenne.	Verge cube par heure. Argile.	Sable.	Alluvion.	Gravier.	Sable et gravier.	Sable et aluvions.	Province où employée.
				'					verge cube.		'	' "	' "	"	"		Vg. cu.							
M.T.P. No. 106	4	14"x14"......	Sapin.....	48	24"x24"....	Acier.....	2	En segment sphér.	1	....	16	6 0	....	3/4	3/4	8	300	50	....	....	....	......	....	Ont. & Qué.
M.T.P. No. 202	3	16"x16"......	Sapin.....	52	24"x24"....	Acier.....	1	Hémisphérique...	1½	Hayward.......	15	4 0	20 0	7/8	7/8	7	600	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 203	3	12"x12"......	Sapin.....	50	12"x12"....	Sapin.....	1	" ..	1¼	Hayward.......	15	2 6	20 0	3/4	3/4	8	250	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 206	3	10"x10"......	Epinette..	40	14"x10"....	Pruche...	1	" ..	3/4	Hayward.......	8	Nil.	12 0	5/8	5/8	6	....	35	34	30	[1]10	10to15	35	Man., Sask., Alta.
....	3	12"x12"......	Sapin.....	35	10"x10"....	Sapin.....	1	" ..	1¼	Hayward.......	12	4 0	15 0	3/4	3/4	8	300	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 209	..	10"x10"x20'..	Sapin.....	32	10"x10"....	Sapin.....	1	En segment sphér.	3/4	Hayward.......	....	....	....	..	..	..	....	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 302	3	13½"x13½"x40'	Bois......	[2]40	14"x14"....	Bois......	2	Hémisphérique...	1	Hayward.......	20	2 2	25 0	3/4	3/4	8	405	20	40	45	25	35	45	C.-B.
M.T.P. No. 304	2	12"x12"x30'..	Sapin.....	38	12"x12"....	Sapin.....	2	" ..	(1) 1/3, (1) 1/2	American Hoist & Derrick Co.	10	2 0	26 0	3/4	3/4	6	170	15	20	20	20	20	20	C.-B.
M.T.P. No. 309	2	12"x12"x30'..	Sapin.....	48	11½"x13½"..	Sapin.....	1	" ..	1/3	American Hoist & Derrick Co.	12	2 0	33 0	3/4	3/4	6	235	20	27	27	27	27	27	C.-B.
M.T.P. No. 313	2	12"x12"x60'..	Sapin.....	48	18"x18"....	Sapin.....	1	" ..	1½	Hayward.......	50	2 6	28 0	7/8	7/8	5	235	20	30	30	20	20	30	C.-B.
....	3	14"x14"x36'..	Bois......	[4]60	14"x14"....	Bois......	2	(1) " .. (1) En seg. sphér..	2	Hayward.......	14	3 0	33 6	1	1	9	585	40	90	90	60	70	90	C.-B.

[1]Dur. [2]Et 60'. [4]Et 40'.

ARRACHE-SOUCHES DU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Consommation moyenne par jour de 10 heures.	Chaudières.					Machines à hissage.			Machines à propulsion.				Diamètre de la roue.	Godets.		Révolutions à la minute.	Vitesse à l'heure.	Longueur du bôme.	Hauteur de la charpente.	Nombre de l'équipage.
								Matériaux.	Longueur. B.P	Largeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra.				Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Chev. vapeur.	Dimensions.	Type.	Fabricants.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Chev. vapeur.		Longueur.	Largeur.					
						$	$		'	'	' "			Lb.			"	"									'	'	"		M		'	
Muskrat.	....	..	1892	Golden, C.-B.	....	7,500	3,500	Bois..	84	20	1 4	10 tonn.	Cha. mou.	1,200	1	Vertica.	15	44	..	8"x12".	Simple.	....	..	[1]	......	..	15	15	10	20	5	.	22	7

[1]Machines à hisser employées.

CHALANDS POUR FORAGE, APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nombre.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle.	Coque.					Ancres en bois.			Compresseur.		Machine à gaz.		Combustible.	Remarques.
						Matériaux.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau.	Nombre.	Dimensions.	Matériaux.	Dimensions.	Type.	Type.	Chev. vapeur.		
				$	$		' "	'	'	' "									
2	....	....	....	3,096	......	....	36 6	27	7	2 6	2	12"x12"x60'	Sap	10"x12"..	Canadian Ingersol Rand.	Hor. Foos Engine Co.	40	No. 1 huile dist. ou huile de charbon.	Maison et machines installées par la Victoria Mach'y. Depot en 1913.
[1]	1911 & 12	Victoria, C.-B.	Alex. Watson.	[2]3,350	3,000	Bois et ıer.	32 0	20	..	....	..	12"x12"x45'	Sap	....	....	....	..	....	[1] 2 chalands. [2]Pour 2 chalands.

BROYEURS DE ROC "LOBNITZ" APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro de l'enrégistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente.	Coque. Matériel.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouv.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Combustible. Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Chaudière. Nombre.	Chaudière. Type.	Chaudière. Diamètre.	Chaudière. Longueur.	Chaudière. Cheval vapeur.
						$	$		'	' "	'						' "	' "	
M.T.P. Lobnitz No. 1	130,895	222	1911	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	70,000	60,000	Acier....	100	36 0	5	210 bbls..	Huile cru.	17 bbls...	1	Ecoss.	9 0	8 6	....
M.T.P. Lobnitz No. 2	....	....	1914	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	61,300	61,300	Acier....	100	36 0	5	30 tonnes..	Charbon..	2 tonnes..	1	do	8 8	8 8	....
M.T.P. Lobnitz No. 3	133,760	G438·39 R388·79	1912	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	62,630	54,500	Acier....	100	36 2	5	65 tonnes..	Charbon mou.	2 tonnes .	1	do	9 0	6 8	....

Nom.	Machineries. Dimension.	Machineries. Type.	Auxiliaires. Chattes. Nombre.	Auxiliaires. Chattes. Dimensions.	Auxiliaires. Manœuvrant. Nombre.	Auxiliaires. Manœuvrant. Dimension.	Condensateur. Dimension.	Condensateur. Type.	Grappins. Nombre.	Grappins. Dimensions.	Grappins. Matériel.	Profondeur du dragage. Maximum.	Profondeur du dragage. Minimum.	Broyeur. Pesanteur.	Broyeur. Position sur la coque.	Broyeur. Minimum de chute.	Broyeur. Maximum de chute.	Nombre de l'équipage.	Endroit où ils sont employés.	Erigés par.
												'	'			'	'			
M.T.P. Lobnitz No. 1	2- 12"x15"..	Simple.	3	6"x6"..	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	40	8	45,000 lb.	En av'nt	6	12	14	C.-B........	Victoria Mach'y. Depot.
M.T.P. Lobnitz No. 2	12"x15"....	Simple.	3	6"x6"..	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	42	12	45,000 lb.	do	6	10	8	C.-B........	Morgan & Co., Vancouver.
M.T.P. Lobnitz No. 3	12"x14"....	Simple.	. ..	......	2	7"x12".	2'2"x4'8"...	Surface.........	....	....	....	40	10	21 tons....	Centre..	1	15	9	Prov. Mar..	

ARRACHE-ROCHES APPARTENANT AU MINISTÈRE 1914.

Nom.	Numéro de l'enrégistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur prérente.	Coque.				Combustible.			Chaudière.			
								Matériel.	Longueur totale.	Largeur.	Tirant d'eau pendant l'ouv.	Capacité.	Espèce.	Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.
						$	$		'	' "	'						' "	'
M.T.P. Arr.-Roches No. 1..	....	....	......	....	....	41,779	....	Acier.....	112	34 0	5	20 tonnes..	Charb. m.	2 tonnes..	1	Ecossais	7 6	....
" " No. 101.	....	....	1901	Grandes-Piles...	M.T.P. ..	1,200	2,500	Bois.......	41	23 10	a 2	....	....	....	....	....	......	....
" " No. 102.	....	....	......	Ottawa, Ont....	M.T.P. ..	3,000	1,000	Bois.......	46	24 0	2	3 tonnes...	Charb. m.	¼ tonne...	1	Vertical	2 10½	6

Nom.	Machines de Hissage.				Condensateur.		Maximum de Capacité.	Profon. du dragage		Ancres.		Dimension du câble de hissage.	Matériel de la charpente supérieure.	Maximum de la largeur des crocs.	Endroit où ils sont employés	Nombre de l'équipage.	Remarques.
	Dimension.	Type.	Fabrique.	Cheval vapeur.	Dimension.	Type.		Maximum.	Minimum.	Nombre.	Type.						
								'	'			"		' "			
M.T.P. Arr.-Roches No. 1..	(2) 9"x10".	Simple.	....	....	......	......	50 tonnes..	....	....	6	A oreilles.......	1¾	Acier.........	14 6	Prov. Mar....	10	
" " No. 101.	b	....	....	....	......	......	40 tonnes..	7	2	4	Grue à bras.....	⅝	Pitchpin......	5 6	Ont. et Qué...	15	a 3'6" chargé. b treuil.
" " No. 102.	a	Simple.	Beatty.	....	......	......	6 tonnes...	14	2	4	Levier à bras...	¾ & ⅞	Sapin et chêne	9 0	Ont. et Qué...	2	a machine double.

SONNETTES FLOTTANTES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro de l'enrégistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de l'outillage équipé.	Valeur présente.	Coque.					Conbustible.		
								Matériel.	Longueur.	Largeur	Profondeur.	Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Capacité.	Espèce.	Consommation moyenne par jour de 10 hrs.
						$	$		'	' "	' "	"			
....	....	....	1908	Selkirk, Man......	M.T.P..........	2,000	1,000	Bois......	60	22 0	3 6	12	2 tonnes..	Ch'rbon	....
Kuspidor..........	....	23	1912	Chase, C.-B......	M.T.P..........	2,250	2,025	Bois......	46	16 0	3 0	12	....	Bois....	½ corde...
No. 1..........	....	50	......	Golden, C.-B	....	....	1,000	Bois....	50	18 0	3 6	18	5 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 3..........	....	50	1911	Nakusp, C.-B.....	S. Mills.........	2,600	2,500	Bois......	50	18 3	4 6	20	6 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 6..........	....	80	1913	Nelson, C.-B.....	George Hale....	2,400	2,400	Bois......	60	20 0	4 0	a 40	10 cordes.	Bois....	½ corde...

Nom.	Chaudière.			Machine de Hissage.			Montants.		Pesanteur du mouton.	Pesanteur du chapeau.	Distance entre les montants.	Nombre de l'équipage	Endroits où elle est employée.	Remarques.
	Type.	Diamètre	Longueur.	Dimension.	Type.	Fabrique.	Hauteur	Dimensions.						
		' "	'				'		liv.	liv.				
....	a	....	....	....	....	....	32	6"x8"......	2,000	400	16	4	Man., Sask., Alta.	a Chaudière, machine et engin 6"x10" American Hoist.
Kuspidor..........	Vertical	2 9	6 1	5½"x8".....	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	40	6"x12".....	2,000	....	16	6	C.-B........	
No. 1..........	a	....	....	....	....	....	40	6"x8"......	1,800	....	20	7	C.-B........	a Provenant de l'arrache-souches "Muskrat"
No. 3..........	Vertical	3 0	7 0	(2) 6¼"x10"	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	60	{6"x8" haut / 6"x10" bas}	2,200	....	16	6	C.-B........	
No. 6..........	Vertical	2 6	7 0	(2) 6"x10".	Simple.	J. S. Mundy b.....	50	6"x12"x50'.	2,200	....	18	4 to 8	C.-B........	a 10" light. b Newark, N.J., E.-U.

CHALANDS AVEC GRUE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût des chalands équipés.	Valeur présente.	Coque.									Machineries.			Chaudières.				Consommation de charbon par jour de 10 hrs.	Employé avec l'outillage ci-après.	Remarques.
						Matériel.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fonds.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau à vide.	Tirant d'eau chargé.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Pression pendant l'ouvrage			
				$	$		"	"	"	'	'	' "	' "	'					' "	'	Lb.			
a	1911	Vancouver, C.-B..	Vancouver Shipyards, Ltd.	715	375	Bois..	4	2½	2	32 0	11	2 8	0 6	2	..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.T. No. 306.	a Employé pour fournir l'eau potable.
a	1911	Victoria, C.-B....	Alex. Watson....	720	375	Bois..	4	2½	2	32 0	12	2 6	0 11	2	..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.P. Lobnitz No. 1.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
a	1914	Vancouver, C.-B..	W. Menchions...	700	700	Bois..	4	2½	2	32 4	12	2 6	0 10	2	..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.P. Lobnitz No. 2.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
..	1911	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	6,400	6,000	Bois..	6	4	3	70 0	26	8 8	3 0	6	1	(2) 8"x8"	Simple.	Vertical	3 6	8	100	½ ton.	M.T.P. No. 306	

BATEAUX D'INSPECTION APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipés.	Valeur actuelle.	Coque.					Vitesse moyenne.	Machines.				
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur au milieu.	Profondeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra.		Nombre.	Grosseur.	Type.	Fabrique.	I C.-V.
						$	$		'	' "	'	' "						
*Victoria	......	......	1905	Selkirk, Man.	M. T. P.	......	6,000	Bois	60	14 6	9	7 0	8 M.p.h.	1	8" & 16"x12"	[1]Composé	Doty	....
Athel	......	......	1910	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyard, Ltd.	4,540	4,086	Bois	44	9 6	4	1 8	10 M.p.h.	1	....	[1]Gazoline	Buffalo	30
Marion	......	......	1913	Nelson, C.-B.	George W. Hale	3,350	3,300	Bois	35	7 0	5	2 6	12 M.p.h.	1	$4\frac{3}{4}$"x$5\frac{1}{2}$"	[1]Gazoline	Niagara	25

Nom.	Chaudières.					Hélices.		Combustible.			Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroit où employés.	Remarques.
	Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Chevaux-vapeur.	Nombre.	Grosseur.	Capacité.	Sorte.	Moyenne de consommation par jour, 10 hr.						
			' "	'												
*Victoria	1	Fitzgibbon	[2]4 6	8	....	1	4' 6"	7 tonnes	Charbon	1 tonne	4	9	14'x4'6"	12	Man., Sask., Alta.	[1] Condensateur. [2] 7'6" H. * Employé aussi comme remorqueur.
Athel	....	....	....	....	....	1	2'	100 gals	Gazoline	20 gals	1	4	[2]16'	4	C.-B.	[1] Fozr cycle. [2]Dinghy.
Marion	....	....	....	....	....	1	22"	50 gals	Gazoline	25 gals	1	4	18'	2	C.-B.	[1] Medium Duty.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux de la construction	Coque. Longueur entre les perpendi.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Capacité de combustible.	Espèce de combustible.	Consommation de combustible par jour de 10 heures.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″			
Helena	133,758	95·83	1907	Collingwood, Ont.	Collingwood Shipbuilding Co.	52,500	......	Acier	111 0	23 0	11 3	90 tonnes	Charbon mou	3½ tonnes.
Lisgar	126,493	118	1908	Sorel, Qué.	Pontbriand Co., Ltd.	47,500	45,000	"	95 0	22 0	11 0	50 "	"	1½ "
Canso	126,803	G.225·06, R.47·24	1910	Yarmouth, N.-E.	New-Burrell-Johnson Iron Co., Ltd	46,500	45,000	"	91 0	22 0	10 6	50 "	"	3½ "
Fredericton	131,137	G.109·21, R.46·76	1913	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	31,930	......	"	82 0	20 0	9 0	20 "	"	2 "
Sogenada	126,766	G.64·33, R.5·83	1909	Rutherglen	William Chalmers & Co.	20,000	......	"	73 5	15 6	10 0	14 "	"	2 "
Mabel Reid	122,597	G.62·82, R.17·06	1887	Freeport, Me.	......	7,000	7,000	Bois	63 0	15 9	8 0	7 "	"	2 "
Rona	112,348	G.70·05, R.42·47	1903	Liverpool, N.-E.	Robie S. McLeod	8,000	6,500	"	80 6	20 0	8 0	6 "	"	2 "
Eileen	......	......	1907	Buckingham, Qué.	W. H. Kelly	6,800	5,600	"	40 0	13 6	5 8	4 "	"	1 tonne.
Alva	111,447	22	1901	Ottawa, Ont.	Capt. Henry Shaver	5,500	4,500	"	50 0	13 2	5 11	5 "	"	1 "
Sir John	133,939	40·72	....	Sorel	M.T.P.	10,000	9,000	"	81 2	[1]18 10	8 0	1 "	"	1 "
Mina G	......	......	1910	Buckingham, Qué.	W. H. Kelly	7,865	......	"	45 0	13 6	6 0	46 "	"	1 "
Aylmer	......	......	1910	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	8,475	8,000	Acier et bois	......	11 6	4 4	5 "	"	1 "
Hercules	122,217	96·75	1906	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	70,000	65,000	"	97 0	23 0	10 6	60 "	"	3½ tonnes.
Archie Stewart	......	......				......	......	Bois	85 0	18 0	8 4	18 "	"	5 "
Marie Louise	......	12·01	1899	Roberval, Qué.	Beauchemin & Fils	......	650	"	50 0	15 0	4 6	......	Bois et charbon.	1½ cordes.
Maggie K	131,132	G.24·73, R.12·55	1912	Buckingham, Qué.	[2]Voir remarques.	7,000	3,500	"	46 0	13 0	6 0	......	Charbon mou	......
Cliffside	126,405	22	1909	Ottawa, Ont.	J. Hall	9,000	7,000	"	70 9	16 8	6 4	15 tonnes	"	4 tonnes.
St. Paul	......	......	....			......	4,000	"	52 0	16 0	9 6	14 "	"	1½ "
Monitor	107,891	G.61·59, N.39·13	1898	Montreal, Qué.	J. & R. Weir	12,500	11,250	Acier	60 6	16 0	8 6	16 "	"	2½ "
Storm King	......	73	....			22,000	19,800	Bois	92 0	19 0	12 0	28 "	"	2½ "
Peel	126,683	116·73	1909	Sorel, Qué.	Pontbriand Co.	47,500	40,000	Acier	91 0	22 0	9 6	45 "	"	2½ "
Dora	......	......	1889	Opemican, Qué.	Alex. Miller	3,000	3,000	Bois	56 0	11 6	6 6	6 "	"	1 tonne.
Ottawa	......	......				......	4,000	"	[3]	[4]	6 10	6 "	"	1 "
Trudeau	133,940	G.81·04, R.55·11	1897	Sorel, Qué.	P. W. D.	......	8,000	"	80 0	18 6	7 10	12 "	"	2 tonnes.
Annette	......	......	....	Sorel, Qué.	Beauchemin & Cie	......	3,000	Acier et bois	59 0	12 0	3 6	6 "	"	2½ "
Fashion	......	G.43·10, N.26·58	1893	......	......	8,000	7,200	Bois	52 0	16 0	7 6	8 "	"	2½ "
Blanche	71,269	G.28, R.19	1872	Deseronto, Ont.	......	......	3,000	"	50 0	9 6	4 0	4 "	"	2½ "
Daisy	100,465	G.15, R.10 [3]	1893	Quebec, Qué.	......	......	7,500	"	52 0	11 0	5 0	4 "	"	2½ "
Delisle	61,134	G.46, R.17 [6]	1869	Buffalo, N.-Y.	......	......	12,000	"	62 4	14 8	7 4	7 "	"	4 "
Lion	......	......	....	......	......	......	800	"	35 0	8 0	3 0	¾ "	"	¾ tonne.
J. G. Witherbee	122,251	G.165, R.82	1872	Philadelphia, Pe.	......	......	18,000	Fer	111 2	22 0	11 0	15 "	"	4 tonnes.
Lisgar	......	......	1910	Selkirk, Man.	M. T. P.	2,772	2,000	Bois	44 0	13 6	5 0	7 "	"	¾ tonne.
Peguis	......	......	1912	Selkirk, Man.	"	9,066	8,000	"	58 0	15 0	6 0	8 "	"	1½ tonnes.
Friday	......	......	1911	Selkirk, Man.	"	8,250	7,000	"	58 0	15 0	6 0	8 "	"	1½ "
Carberry	......	......	....	......	......	10,000	9,000	"	69 8	16 5	5 0	2 cordes	Bois	2 cordes.
Point Ellice	130,897	G.162·67, R.69·40	1911	North Vancouver, C.-B.	McDougall Jenkins	48,700	44,000	Acier	91 6	20 0	11 6	98 brls.	Huile brute	10 brls.
Point Garry	......	......	1911	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyard	9,315	8,000	Bois	45 0	10 6	6 6	380 galls.	N° 1 distillée	50 galls.
Point Grey	130,917	162·16	1912	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards Ltd	69,800	63,000	Acier	93 4	22 3	{F. 11′ A.14·5}	315 brls.	Huile	10 brls.
Point Hope	130,310	44·93 N.	1910	Vancouver, C.-B.	......	17,000	14,500	Bois	65 0	16 0	9 6	20 tonnes	Charbon mou	1½ tonnes.
Petrel	......	G.134, N.58	1906	Victoria, C.-B.	Victoria Mach'y Depot	35,000	24,000	Acier	86 4	17 0	12 3	50 "	"	3½ "

[9] Pardessus tout. [10] Estella Ann Kearney, épouse de W. H. Kelly. A.l 57′ O. [4] 13′ 6″ O. A. [5] Reconstruit en 1914 à Ottawa, Ont. [6] Reconstruit en 1914 à Ottawa, Ont.

Nom.	Machine motrice. Nombre.	Type.	Dimension.	I. H. P.	Fabrique.	Chaudières. Nombre.	Type.	Diamètre. ' "	Longueur. ' "	Chev-vap.	Condensateur. Dimensions.	Type.	Dimensions de l'hélice.	Equipage.	A travaillé avec les dragues
Helena	1	Triple détente	14½", 35" & 40"x25"	[1]470		1	Ecossais	13 6	11 0	..	[2]8'3"x3'4"x1'11"	Surface	9'6" D. x 11' P.	11	M.T.P. N° 1.
Lisgar	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"	400		1	"	9 6	10 0	..	[3]9'x3'x2'	Surface		12	" N° 6.
Canso	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"	[4]300	New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	10 10	9 3	..	[5]674 sq. ft.	Surface	7'6"	11	" N° 2.
Fredericton	1	Composé	12" & 26"x18"	....	Polson Iron Works	1	"	10 0	11 0	..	[6]5'x2'6"x3'	Surface		8	" N° 3.
Sogenada	1	Composé	14" & 30"x21"	200	James Ritchie Patrick	1	"	9 0	9 0	..	6'x4'x2'	Surface		7	
Mabel Reid	1	Composé	10"-18"	....		1	Vertical	6 0	9 4	..	[7]18"x5'5"	Surface	5'2" D	3	" N° 14.
Rona	1	Composé	10" & 20"x16"	....	New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	5 2	9 6	..	5'4"x18"x22"	Surface	5'6"	6	" N° 4.
Eileen	1	Simple	12"x12"	....	Orr & Sembower	1	Ecossais	6 6	......	..	[8]		4'4"	3	" N° 102.
Alva	1	Composé	9¼" & 17⅜"x12"	....	Low Bros	1	Fitzgibbon	[9]4 7	8 1	..	7"x9"x12"	Jet	4'8"	8	" N° 103.
Sir John	1	Simple	16"x20"	....		1	Fitzgibbon	[10]	10 8	..			6'	3	" N° 105.
Mina G	1	Simple	12"x12"	....		1	Ecossais	6 0	9 0	..			4'7"	3	" N° 106.
Aylmer	2	Simple	6"x7"	....		1	Fitzgibbon	[11]	6 0	..			2'-3'	3	" N° 108.
Hercules	1	Triple détente	13½", 22" & 36"x21"	....	Polson Iron Works	1	Ecossais	10 6	12 6	..	8'6¼"x2'5½"	Surface	8'	9	" N° 109.
Archie Stewart	1	Simple	21"x18"	....	J. & R. Weir	1	Boîte à feu carr.	7 3	[12]12 4	..			6'6"	6	" N° 110.
Marie Louise	2	Simple	8"x9"	....	F. X. Drolet	1	Horizontal	4 0	4 0	..			3' 4'	3	" N° 111.
Maggie K.	1	Simple	12"x12"	....		1	Tubul. de retour	[13]	7 5	..			4'4"	3	" N° 112.
Cliffside	1	Simple	15"x15"	....	J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[14]	9 3½	..			5' 4"	3	" N° 113.
St. Paul	1	Composé	12" & 24"x18"	....	Knight & Gibson	1		[15]	12 0	..	3'x14"	Jet	6' 1"	3	" N° 114.
Monitor	1	3 Cyl. Simple	12"x18"	....	J. & R. Weir	1	Ecossais	8 6	9 7	..		Wheeler Surface	6' 2"	7	" N° 115.
Storm King	1	Composé	16" & 32"x24"	....	F. X. Drolet	1	"	10 0	12 0	..		Surface	8'	9	" N° 116.
Peel	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"	....	McKie & Baxter	1	"	9 6	11 11	..	[16]10' de long	Surface	10' 6"	8	" N° 117.
Dora	1	Simple	10"x12"	....		1	Remorqueur	4 2	[17]8 0	..			4' 6"	3	" N° 118.
Ottawa	1	Composé	11" & 20"x16"	....	J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[18]4 6	9 0	..		Wheeler Surface	5' 6"	3	" N° 119.
Trudeau	1	Simple	16"x18"	....	Lockport, N.Y	1	Remorqueur	[19]6 10	12 3	..			6'	3	" N° 120.
Annette	1	Composé	5" & 10"x12"	....	Beauchemin & Cie	1	Vertical	4 6	7 6	..	4'x6'	Surface	3'	4	" N° 122.
Fashion	1	Composé	14" & 24"x13"	....	F. W. Wheeler Co	1	Fitzgibbon	5 9	6 3	..		Jet	6'	3	" N° 123.
Blanche	1	Simple	10"x12"	....		1	Fitzgibbon	......	......	..			3' 6"	3	
Daisy	1	Simple	9"x10"	....		1	Fitzgibbon	[20]4 0	6 6	..			4'	3	
Delisle	1	Simple	18"x20"	....	Bell Steam Engine Works	1	Remorqueur	[21]6 6	12 0	..			6' 2"	3	
Lion	1	Composé	4" & 8"x6"	....	F. X. Drolet, Que	1	Vertical	3 4	5 0	..	2½" tuyau	Quille	35"	2	
J. G. Witherbee	1	Composé	18" & 36"x24"	....		1	Remorqueur	[22]9 0	......	..	3'x4'9"	Admiralty	8' 4"	5	
Lisgar	1	Simple	9"x9"	....	Doty	1	Ecossais	5 0	7 0	..			3' 6"	4	" N° 202.
Peguis	1	Simple	12"x12"	....	Doty	1	"	6 0	8 0	..			5'	4	" N° 204.
Friday	1	Simple	12"x12"	....	Doty	1	"	6 0	8 0	..			5'	4	" N° 205.
Carberry	2	Simple	10"x10"	....	Doty	1	"	7 0	9 0	..			2'-4'	4	
Point Ellice	1	Composé	16" & 34"x24"	500	Ross & Duncan	1	"	12 0	11 0	..	[23]	Surface	8'6" D., 10' P.	[24]14	" N° 301.
Point Garry	1	[25]Impérial	3-8¾"x10½"	....	Imperial								4' 1"	2	" N° 305.
Point Grey	1	Composé	17" & 40"x27"	600	Campbell & Calderwood	1	"	14 2	12 1½	..	[26]	Surface	10'	[27]14	" N° 306.
Point Hope	1	Composé	9¼" & 20"x14"	135	John Doty	1	"	7 8¼	9 1½	..	4'4"x2'	Surface	5'	[28]10	" N° 307.
Petrel	1	Composé	11" & 24"x16"	250	Victoria Mach'y. Dep	1	"	9 6	10 10	..	[29]	Surface	7' 6"	6	Matériel de dr. à Victoria, C.-B.

[1] Maximum 650. [2] Surface de refroidissement 800 pds. car. [3] 500 $\frac{5}{8}$" tubes. [4] Par calcul. [5] 589 tubes 7' long.x$\frac{5}{8}$" dia. [6] 600 tubes. [7] 216 tubes. [8] Réchaud. [8] Large. [9] Par-dessus tout [10] 6' larg., 8' 4" haut. [11] 4' larg., 6' haut. [12] 9' 1" haut. [13] 4' 7" larg. x 7' 4" haut. [14] 4' 9" larg. x 8' 4½" haut. [15] 6' larg. x 7' haut. [16] 427-$\frac{5}{8}$" tubes, 698·5 pds. car. de surface de refroid. [17] 7' 4" haut. [18] Larg. x 7' haut. [19] Larg. x 8' 6" haut. [20] Larg, 6' haut. [21] Larg, 9' haut. [22] Larg. x 13' haut. Dome 5' 2½". [23] 485 pds. car. de surface de refroid. [24] 2 équipes. [25] San Francisco, 3 Cyl., 4 Pér. Gas Engine. [26] 800 pds. car. de surface de refroid. [27] 2 équipes. [28] 2 équipes. [29] 260 pds. car. de surface de refroidissement.

CHALOUPES À GAZOLINE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré	Date de la cpnstruction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût équipées.	Valeur actuelle.	Coque.					Vitesse moyenne.
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur au milieu.	Profondeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra	
						$	$		'	"	' "	' "	
....	....	....	1914	New-Westminster, C.-B.....	Westminster Marine Rys....	5,870	5,870	Bois.....	40	11	4 4	4 6	9½ M.p.h....
Knockabout..........	....	....	1913	Vancouver, C.-B...........	W. Menchions..............	5,500	5,000	Bois.....	40	11	4 4	4 6	9½ M.p.h....
Roustabout..........	....	....	1911	Vancouver, C.-B...........	Vancouver Shipyards, Ltd..	2,900	2,100	Bois.....	31	9	3 10	4 0	7½ noeuds...

Nom.	Machines.					Hélices.		Combustible.			Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage.	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroits où employés.	Remarques.
	Nombre.	Dimensions.	Type.	Fabrique.	I. C.-P.	Nombre.	Dimension.	Capacité.	Sorte.	Moyenne de consommat. par jour, 10 hr.						
....	1	......	Gazoline.	San Francisco Standard...	40	....	37"...........	450 gal....	No. 1 distillate.	35 gal.....	1	....	....	4	C.-B..	[1] 3 cyl., 4 Pér.
Knockabout..........	1	......	Gazoline.	Corliss..................	35	1	37"...........	450 gal....	No. 1 distillate.	33 gal.....	1	....	....	4	C.-B..	[2] 3 cyl.
Roustabout..........	1	6 x7½ .	Gazoline.	Buffalo "Heayy Duty"...	[2]24	1	29[1] D. x 34" P.	90 gal.....	No. 1 distillate.	22½ gal....	1	....	....	1	C.-B..	[1] 4 cyl. [2] B.C.V.

CANOTS-AUTOMOBILES DU MINISTÈRE, 1914.

Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Coque.				Machines.		Combustible.	Employé avec.	Remarques.
					Matériaux	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Type.	Chevaux vapeur.			
			$	$		'	' "	' "					
1907..	Seihan, Allemagne............	Fruhling Dredge Co.........	......	350	Bois......	18	6 0	2 6	Yale, 4 Pér..................	5	Gazoline.	M.T.P. No. 301.....	
1912..	North Vancouver, C.-B........	A. Linton..................	448	400	Bois......	18	5 6	2 4	Ferro, 2 Pér.................	5½	Gazoline.	M.T.P. No. 303.....	
1911..	Vancouver, C.-B..............	Vancouver Shipyards, Ltd..	450	250	Bois	18	6 0	2 6	Grey, 2 Pér..................	8	Gazoline.	M.T.P. No. 307.....	
1914..	Vancouver, C.-B..............	Y. M. Dafoe................	335	335	Bois......	18	5 6	2 4	Caille Perfection, 2 Cycle.....	8	Gazoline.	Divers, C.-B.......	
......	....	....	......	400	Bois......	18	5 6	2 6	Canadian Fairbanks Morse...	8	Gazoline.	Appareil de forage, C.-B.	2 Cyl., 2 Pér.

CHALANDS À BASCULE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Numéro du ministère.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de chacun.	Valeur réelle.	Matériaux de la construction.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.
				$	$		' "	' "	' "	' "
No. 101 et 102	1907	Collingwood, Ont	Collingwood Shipbuilding Co	28,000	22,000	Acier	136 4	31 3	11 0	5 0
No. 103 et 104	1907	Toronto, Ont	Polson Iron Works	28,000	22,000	"	145 9	31 3	11 0	5 0
No. 105 et 106	1906	New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	106 0	23 0	8 7	3 2
No. 107		Pictou, N.-E	Pictou Foundry and Machine Co	10,000	7,000	"	107 0	23 0	10 0	3 0
No. 108 et 109	1907	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming	11,000	3,500	Fer et acier	107 0	23 0	7 6	3 2
No. 110 et 111					1,500	Bois	71 6	19 8	7 2	3 5
No. 112, 113 et 114					300	"	55 0	19 0	7 0	2 6
No. 151	1897	Pointe Lévis, P.Q	Carrier Laine Co	11,000	7,000	Acier	106 6	22 6	8 0	3 0
No. 152		New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	106 6	22 6	8 0	3 0
No. 153 et 154	[1]1906	Yarmouth, N.S	The New Burrill Johnson Iron Co	11,000	9,000	"	110 0	22 10	8 0	3 0
	1906	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming & Son			"	107 0	23 0	10 0	3 0
	1913	New-Glasgow, N.-E	Brown Machine Co	14,000	14,000	"	75 0	26 6	8 3	2 6
No. 1 et 2	1907	St-Jean d'Iberville	M.T.P			Bois	68 0	21 0	7 0	2 6
No. 10	1904	Ottawa	M.T.P			"	71 0	19 0	7 0	2 6
No. 11	1904	Ottawa	M.T.P			"	73 0	19 0	7 0	2 6
No. 12 et 13	1910	Aylmer	James Bailie	2,000	1,500	"	54 0	13 0	5 6	18
No. 14	1908	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	Acier	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 15	1907	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	"	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 18 et 19	1914	Roberval	Johnny Poitras	6,624		Bois	60 0	16 0	6 0	20
No. 20 et 21	1905	Sturgeon-Falls	Tassier & Smith	3,000	1,500	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 22 et 23		Sorel, P.Q	M.T.P		1,500	"	62 0	17 4	7 0	3 0
No. 24 et 25	1906	Buckingham	W. H. Kelly	4,000	3,200	"	52 10	11 2	5 5	19
No. 26 et 27					2,500	"	61 0	16 9	6 0	2 0
No. 28 et 29					4,000	"	76 0	22 6	7 0	2 4
No. 32 et 33					900	"	72 0	20 0	7 4	2 8
No. 35	1905	Ottawa	M.T.P			"	90 0	25 0	11 0	3 0
No. 38 et 39	1909	Toronto	Toronto Ship Yard Co	14,000	14,000	Acier	102 0	28 3	9 0	2 0
No. 40 et 41	1903	Temiskaming-Station	Charles Morin	2,000	1,600	Bois	67 0	25 6	5 0	18
No. 42 et 43						"	54 5	14 0	5 5	2 0
No. 44 et 45	1899	Ottawa	M.T.P		1,600	"	72 0	20 3	7 2	3 0
No. 48	1912	Grandes-Piles, Q	M.T.P			"	55 0	20 0	5 0	0 8
No. 50					4,500	"	132 2	28 6	9 0	3 0
No. 53 et 54						"	89 0	25 0	10 0	3 0
						"	90 0	25 0	10 0	3 0
		Ottawa				"	72 0	21 0	9 0	2 6
	1913	Sturgeon Falls	Chas. Williams	4,700	4,500	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 115 et 116	1906	St-Jean, N.-B	J. Flemming, Phonix Foundry	17,000	14,000	Acier	108 0	23 10	8 3	2 6
No. 201 et 202	1911	Selkirk, Man	M.T.P	4,500	3,150	Bois	80 0	20 0	8 0	3 0
No. 203 et 204	1909	Selkirk, Man	M.T.P	2,250	1,500	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 205 et 206	1912	Selkirk, Man	M.TzP	3,000	2,430	"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1910	Winnipegosis, Man	M.T.P	2,800	1,700	"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1910	Westbourne, Man	M.T.P	2,700		"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1906	Westbourne, Man	M.T.P	3,000		"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 271	1911	Nelson, C.-B	Thos. Cunningham		4,000	"	74 3	24 0	8 6	18
No. 303 et 304	1911	Vancouver	Charles Mayhew	7,810	8,000	"	90 0	23 0	7 7	1 6
No. 305 et 306	1907	Victoria	W. Turpel & Sons	15,000	12,000	" et acier	102 0	27 6	10 6	30
No. 307	1914	North-Vancouver	Wallace Shipyard Ltd	12,125	12,125	"	100 0	27 0	10 6	18
No. 308, 309 et 310	1912	Vancouver	Charles Mayhew	12,500	10,000	"	100 0	26 6	11 0	4 0

Numéro du ministère.	Tirant d'eau chargé.	Nombre de compart.	Capacité de chaque comparti. à bascules	Capacité totale.	Appareil de hissage pour les portes à bascule.	Employé avec.	Province où ils sont employés.	Remarques.
	′ ″		Vgs cubes	Vgs cubes				
No. 101 et 102	11 0	8	70	560	Arbre de couche sur le coté avec lev. à main.	M. T. P. No. 1	Provinces Maritimes	
No. 103 et 104	11 0	8	70	560	" " " "	M. T. P. No. 1	Provinces Maritimes	
No. 105 et 106	7 8	2	95	190	Treuil et chaîne avec levier	M. T. P. No. 2	Provinces Maritimes	
No. 107	7 6	2	96½	193	Levier	M. T. P. No. 3	Provinces Maritimes	
No. 108 et 109	7 2	2	100	200	Cabestan à chaque bout du chaland	M. T. P. No. 9	Provinces Maritimes	
No. 110 et 111	6 3	2	50	100	Baril tubulaire, chaîne, barre et cliquet	M. T. P. No. 10	Provinces Maritimes	
No. 112, 113 et 114	6 6	1	50	50	Baril (bois) et chaînes	M. T. P. No. 11	Provinces Maritimes	
No. 151	7 0	2	100	200	Treuil en avant et en arrière	M. T. P. No. 6	Provinces Maritimes	
No. 152	7 0	2	100	200	" "	M. T. P. No. 6	Provinces Maritimes	
No. 153 et 154	6 0	2	107½	215	Treuil avec roue d'engrenage	M. T. P. No. 7	Provinces Maritimes	[1] No. 154 fut construit en 1907.
	7 6	2	100	200	Levier	M. T. P. No. 3	Provinces Maritimes	
	7 0	3	50	150	Roue d'engrenage actionnée à la main	M. T. P. No. 8	Provinces Maritimes	Deux de ces chalands.
No. 1 et 2	5 6	2	26	52	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 106	Ont. et Qué	
No. 10	6 0	2	48½	97	" "	M. T. P. No. 123	Ont. et Qué	
No. 11	6 0	2	50	100	" "	M. T. P. No. 123	Ont. et Qué	
No. 12 et 13	4 6	2	14	28	" "	M. T. P. No. 108	Ont. et Qué	
No. 14	11 0	8	75·7	607	Machines à vapeur	M. T. P. No. 109	Ont. et Qué	
No. 15	11 0	8	63·3	507	" "	M. T. P. No. 109	Ont. et Qué	
No. 18 et 19	4 6	2	32½	65	Chaîne sur rouleau en bois	M. T. P. No. 111	Ont. et Qué	
No. 20 et 21	7 0	2	50	100	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 112	Ont. et Qué	
No. 22 et 23	6 0	2	39	78	A la main	M. T. P. No. 113	Ont. et Qué	
No. 24 et 25	4 3	2	15	30	Rouleaux en fer actionnés à la main	M. T. P. No. 2	Ont. et Qué	
No. 26 et 27	5 6	2	33	66	Rouleau en bois et chaîne	M. T. P. No. 103	Ont. et Qué	
No. 28 et 29	6 0	3	40	120	Chaîne et câble sur rouleaux	M. T. P. No. 105	Ont. et Qué	
No. 32 et 33	6 7	2	52½	105	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 105	Ont. et Qué	
No. 35	9 6	6	41½	249	" "	M. T. P. No. 115	Ont. et Qué	
No. 38 et 39	8 6	5	60	300	" "	M. T. P. No. 117	Ont. et Qué	
No. 40 et 41	4 0	2	18½	37	Rouleau en acier	M. T. P. No. 118	Ont. et Qué	
No. 42 et 43	5 0	4	8¾	35	Déchargeur automatique	M. T. P. No. 119	Ont. et Qué	
No. 44 et 45	6 6	2	50	100	A la main	M. T. P. No. 120	Ont. et Qué	
No. 48	4 0	4	11	44	Roue d'engrenage	M. T. P. No. 122	Ont. et Qué	
No. 50	8 6	6	73·3	440	Chaîne, montée à la main	M. T. P. No. 117	Ont. et Qué	
No. 53 et 54	9 0	6	43·83	263	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 110	Ont. et Qué	
	9 0	6	41·66	250	Fil métalique sur rouleau	M. T. P. No. 116	Ont. et Qué	
	8 6	2	51	102	" "	M. T. P. No. 116	Ont. et Qué	
	7 0					M. T. P. No. 112	Ont. et Qué	
No. 115 et 116	7 0	2	100	200	A la main	M. T. P. No. 4	Ont. et Qué	
No. 201 et 202	7 0	2	50	100	Rouleaux	M. T. P. No. 205	Man., Sask., Alta	
No. 203 et 204	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 204	Man., Sask., Alta	
No. 205 et 206	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 202	Man., Sask., Alta	
	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 203	Man., Sask., Alta	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta	
No. 271	8 0	3	45	135	Roue et câble	M. T. P. No. 302	C.-B	
No. 303 et 304	7 0	4	45	180	A la main, cliquet et cabestan	M. T. P. No. 307	C.-B	
No. 305 et 306	9 8	5	60	300	Chaîne, fil métalique, à la main	M. T. P. No. 301	C.-B	
No. 307	8 6	5	52	260	Engrenage à l'air ou à la vapeur	M. T. P. No. 313	C.-B	
No. 308, 309 et 310	10 0	5	52	260	Engrenage à vis actionné par l'air	M. T. P. No. 306	C.-B	

CHALANDS À PONT PLAT APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1914.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur réelle.	Matériaux de la construction.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fond.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.	Tirant d'eau chargé.	Employé avec.	Remarques.
				$	$		"	"	"	' "	' "	' "	' "	' "		
....	1914	Pictou, N.-E.	William Talbot	450	450	Bois	3½	3½	3	31 0	12 0	3 0	0 4	2 0	M.T.P. N° 5	Pour enlever les cendres, etc., de la drague.
N° 40	....	....	....	......	......	"	6	4	3	50 0	19 0	5 0	1 3	4 0	" N° 119	
N° 42	1903	Temiskaming	Charles Morin	1,200	800	"	3	3	3	36 0	20 4	4 6	1 6	4 6	" N° 118	
....	....	....	....	......	......	"	4	4	3	91 0	32 0	8 6	2 6	3 6	" N° 110	
....	....	....	....	......	2,000	"	4	4	3	85 0	30 0	8 6	2 0	6 0	" N° 117	
....	....	Chicoutimi	M. T. P.	......	......	"	5	4	3	89 0	35 0	12 0	2 6	9 0	" N° 115	Chaland à charbon.
....	1908	Roberval	Johnny Poitras	200	200	"	3	3	2	30 0	14 0	3 0	0 10	2 0	" N° 111	Employé pour charroyer le le charbon et le bois.
....	....	Deschenes	....	......	300	"	3	3	4	40 0	16 0	3 4	0 6	2 6	" N° 108	Un pour le combustible et un avec cabine pour l'équipage
....	....	....	....	......	1,400	"	4	3	3	50 6	20 6	4 9	1 6	4 0	" N° 103	
....	....	....	....	......	......	"	4	3	3	50 0	20 0	4 0	1 0	3 4	" N° 122	
....	1906	Buckingham	W. H. Kelly	800	640	"	3	3	3	49 7	18 2	4 0	1 3	2 7	" N° 2	
....	....	....	....	......	2,000	"	6	4	3	78 6	18 0	9 0	3 0	4 6	" N° 113	
....	1913	[1] Ottawa	M. T. P.	1,000	400	"	4	2	3	51 0	20 0	5 0	1 3	4 0	" N' 112	[1]Expédié par morceaux et assemblé à Sturgeon-Falls.
....	....	....	....	......	......	"	3	3	3	75 0	18 0	5 0	1 3	4 0	" N° 106	Barge à charbon.
....	1908	Penticton, C.-B.	M. T. P.	350	250	"	2	3	2	34 0	14 0	3 3	0 6	0 10	" N° 304	
....	1908	Chase, C.-B.	M. T. P.	850	765	"	3	3	2	40 0	16 0	3 7	0 6	0 12	" N° 309	
....	1912	Nakusp, C.-B.	S. Mills	......	1,500	"	2½	2½	2¼	60 6	18 4	4 5	1 0	2 4	....	Allège à charbon.
....	....	....	....	......	500	"	2½	2½	2	51 0	16 0	3 0	0 6	1 2	....	
....	1911	Nelson, C.-B.	Thos. Cunningham	......	1,200	"	3½	3	2	60 0	18 0	4 4¾	0 9	3 0	M.T.P. N° 302	Barge à combustible, forge et atelier.
....	....	Golden, C.-B.	....	......	1,000	"	3	3	2½	50 0	18 0	3 6	0 10	2 2	Arrache-souches Muskrat.	
....	1913	Nelson, C.-B.	George Hale	1,653	1,600	"	6&4	3	1	50 0	18 0	4 0	0 9	3 4	Sonnette N° 1	Barge, capacité de 50 tonnes
....	....	Nakusp, C.-B.	....	......	500	"	2½	2½	2	40 0	20 0	4 6	1 0	1 6	[1] "	Employé comme campement.
....	....	Golden, C.-B.	....	......	850	"	3	3	3	50 0	18 0	3 6	1 0	2 6	....	
....	....	....	....	......	800	" et fer	6	4	3	86 0	24 0	6 0	1 6	4 6	M.T.P. N' 307	
....	1913	New-Westminster, C.-B.	Westminster Marine Railways	3,236	3,000	"	4	2½	2	32 6 / 26 6	12 0	2 8 / 2 4	0 10	1 4	" N° 305	3 pontons longs et 8 courts.
....	1911	Vancouver, C.-B.	Chantiers maritimes de Vancouver.	3,702	3,500	"	4	2½	2	32 6 / 26 6	12 0	2 8 / 2 4	0 10	1 4	" N° 305	7 pontons long et 8 courts.
....	1910	New-Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	2,000	"	4	2½	2	32 6	12 0	2 8	0 10	1 4	" N° 305	14 pontons.
....	1901	New-Westminster, C.-B.	Royal City Planing Mills	......	......	"	4	2¾	1¾	34 0 / 24 0	12 0	2 3	0 10	1 4	" N° 305	Un ponton long et 11 courts.
....	1897	New-Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	......	"	6	4	3	76 0	24 2	5 0	1 4	4 0	" N° 305	Chaland à tuyaux.
....	1904	New-Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	1,800	"	5	3	2½	60 0	18 0	4 0	1 8	2 6	" N° 305	Chaland à moteur, atelier de forgeron et de charpent.
....	1910	New-Westminster, C.-B.	E. Mercer	1,000	700	"	5½	3	2½	45 0	16 0	5 0	1 0	3 0	" N° 305	Chaland pour l'eau.
....	....	New-Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	4,000	"	6	4	3	86 6	27 0	7 0	1 6	5 0	" N° 305	Chaland pour l'huile comb.

....	1913	North-Vancouver.......	Wallace Shipyards Ltd. & Standard Iron Works.	5,600	5,100	"	....	6	4	3	66 9	21 0	6 0	0 10	5 0	M.T.P. N° 306..	Chaland pour l'huile combustible.
Spoonbill..	1911	Penticton, C.-B.........	M. T. P......................	1,250	1,250	"	....	3	3	2	40 0	16 0	3 10	0 10	1 2	" N° 304..	Chaland avec lits.
Mallard....	1914	Chase, C.-B............	M. T. P......................	1,762	1,762	"	....	3	3	2	50 0	18 0	4 0	0 10	1 2	Kuspidor.......	" "
....	1913	North-Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,800	2,650	"	....	5	3	2¾	60 0	22 0	3 0	......	......	M.T.P. N° 306..	" avec 22 lits.
....	1912	North-Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,500	2,200	"	....	5	3	2¾	60 0	20 0	3 0	......	......	" N° 301 et 307.	„ avec 24 lits.
....	1913	Victoria................	Victoria Machinery Depot.....	177	150	"	....	....	....	....	18 0	10 0	2 0	......	......	....	Coût de l'équipement du scaphandrier, $850.

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et met en service trois bassins de radoub, à savoir: le bassin de radoub *Lorne,* à Lévis, dans la province de Québec; celui de Kingston, dans la province d'Ontario, et un autre à Esquimalt, près de la ville de *Victoria,* dans la Colombie-Anglaise.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Lévis est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent en face de Québec.

Au cours du dernier exercice financier, le bassin a été entretenu en bon état par le personnel ordinaire, 31 vaisseaux entrèrent dans le bassin et 6 y hivernèrent.

Les revenus ont été de $28,934.67 et les dépenses pour l'entretien et les réparations ont été de $17,099.81.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le personnel du bassin de radoub a été employé a tenir en bon état les bâtisses et les machines, ainsi qu'à faire entrer les vaisseaux dans le bassin et à les faire sortir. Un contrat a été donné pour la construction d'un édifice sur le terrain avoisinant le bassin, pour servir de logement à l'assistant-ingénieur. Les terrains ont été nettoyés, débarrassés des feuilles d'arbres et autres déchets, et on a couvert de cendres les chemins où passe le trafic.

On avait remarqué plusieurs pailles et défectuosités dans la roue principale d'engrenage, et l'on a fait fondre une roue neuve pour la remplacer, tout en gardant la vieille en réserve.

Tous les sédiments et excroissances marines ont été enlevés dans les coins et recoins, et le caisson a été nettoyé et peinturé. On a entretenu avec soin les chaudières, les pompes et toutes les autres machines, et l'on a fait toutes les réparations nécessaires,

Certaines surfaces de contact et la roue de halage sur le caisson sont devenues sérieusement usées et avant longtemps, elles devront être renouvelées; d'ailleurs, tout l'outillage est en bon état.

La face de contact originale sur le caisson a été construite en bois de teck et a toujours été en usage depuis que le bassin a été ouvert pour la première fois, il y a vingt-sept ans. Comme des réparations à la face de contact ne peuvent être faites qu'à l'époque des grandes marée, il serait opportun d'avoir en main tout le matériel nécessaire, vu que du bois de teck ayant les dimensions requises ne se trouve pas ordinairement dans les magasins des marchands de bois de la localité. Les matériaux nécessaires pour renouveler la face de contact devront être en teck des dimensions suivantes:—

10 pièces de 8½ x 16 pouces par 24 pieds pour les radiers;
4 pièces de 8½ x 14 pouces par 30 pieds pour les verticales.

Ces matériaux devraient être procurés sans délai, car il y a un coulage considérable actuellement et il augmente sans cesse.

Une grue mobile, ou tous autres palans appropriés pour la manutention des matériaux dans les réparations des vaisseaux sont absolument nécessaires au bassin de radoub.

La construction de la résidence du deuxième mécanicien a été commencée le 5 septembre et achevée le 11 novembre 1913.

Dépenses: $3,475.00.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Le revenu a été de $10,000.

Le 1er mai 1910, la "Kingston Shipbuilding Company" a pris ce bassin de radoub à bail, au prix de $10,000 par année, payable à la fin de chaque année.

ECLUSES ET BARRAGES.

RIVIÈRE MONTRÉAL (BARRAGE LATCHFORD).

Latchford, district de Nipissing, est une petite ville située le long du chemin de fer T. & N. O., sur le bord de la rivière Montréal.

A sa dernière session, le Parlement a voté un crédit de $50,000 pour la construction d'un barrage à Latchford, dans le but d'améliorer la navigation jusqu'au lac de l'Elan, et de régulariser le cours de la rivière pour des pouvoirs hydrauliques. L'ouvrage a été commencé en avril 1910 par MM. Sinclair et Campbell, mais leur contrat fut annulé le 27 juillet 1912 à cause du peu de progrès dans leurs travaux. Le barrage a été complété par le ministère et mis en opération en novembre 1913. (Voir les détails des ouvrages précédents, jusqu'au 1er avril 1913, dans le rapport annuel de 1912-13.)

Le barrage, de 382.5 pieds de longueur, est construit en béton; il est pourvu de onze vannes de 20 pieds de largeur, munies de poutres d'arrêt, et ses vannes sont séparées par des piliers de 4 pieds 9 pouces de largeur par 20 pieds de hauteur. Les planchers des vannes ont de trois à quatre pieds d'épaisseur et sont sur le roc solide à 20 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau. Les culées du barrage sont protégées par des talus en pierres perdues, en haut et en bas du courant. Sur le côté nord-ouest du barrage un mur de 31 pieds de longueur se prolonge du lit de roc jusqu'au niveau ordinaire de l'eau. Quatre des piliers ont été prolongés de 8 pieds en bas du courant sur une hauteur de 13 pieds, afin d'amener les billots dans des espaces de 75 pieds et les garder en dedans des estacades fixées au moyen de caissons de 16x16 pieds. En bas du courant, trois caissons de 16 x 16 pieds ont été construits pour maintenir en place des estacades d'une longueur de 900 pieds linéaires. Le barrage est mis en opération au moyen de la vapeur et les poutres (stop-logs) d'arrêt sont levées ou baissées avec des treuils à main placés sur le pont en béton armé.

Détails de l'ouvrage, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914:—

A l'intérieur du deuxième batardeau, l'ouvrage en béton commencé le 31 mars a été complété le 19 avril. On a poussé avec diligence l'excavation jusqu'au roc pour les vannes n°s 7 et 8 et pour les piliers n°s 6 et 7 afin de se servir de tout ce batardeau avant la crue des eaux du printemps. Les pompes furent enlevées le 21 avril et la rivière était à son plus haut niveau le 30 avril, c'est-à-dire deux pouces au-dessous du niveau atteint en 1909.

Le troisième batardeau pour le reste de la structure (vannes n°s 3, 4, 5, 6, et les piliers n°s 3, 4, 5) fut commencé le 21 avril. Le dernier caisson, en haut du courant a été placé le 12 juin, alors que le cours de la rivière (élév. 904) était presque tout dirigé vers les vannes n°s 11, 10, 9, 8. Plus de 200 pieds linéaires de 2 et 3 épaisseurs de lambrissage ont été placés par le scaphandrier, du 13 au 27 juin, et ce batardeau a été entouré sur le côté sud, du 7 juin au 2 juillet, avec un terrassement formé de déblais apportés par des wagons. Du côté en bas du courant, l'excavation pour les caissons a été commencée le 18 juin et l'ouvrage en caisson a été commencé le 5 juillet. le lambrissage était fini le 9 juillet, et vers le 25 juillet un terrassement de 150 pieds était complété. La vanne n° 7 a été munie de poutres d'arrêt et on a achevé le pilier n° 6 et la culée sud-est formée par les bouts du troisième batardeau, renfermant une superficie du lit de la rivière d'environ 65 par 150 pieds. On a aussi construit un contre-barrage, du type gravité, pour empêcher le coulage. Les pompes centrifuges, dont deux de 8 x 10 et une de 10 x 12, après avoir été mises en bon état, ont été essayées le 16 juillet, et lorsqu'on eut contrôlé les coulages les plus considérables, elles furent

employées constamment jusqu'au 24 juillet. Pendant le creusage des excavations et la construction du béton, ces pompes et une pompe à vapeur Emerson de 3 x 4 ont été enlevées et on a finalement discontinué de pomper le 18 octobre. Les pompes avaient été mises en opération durant une période de douze mois. L'excavation à l'intérieur du troisième batardeau a été commencée le 25 juillet et continuée de temps à autre jusqu'au 29 septembre. Une grande quantité de déblais, y compris le lit en cailloux cyclopéens, a dû être reprise le 18 août à la vanne n° 3, et continuée alternativement avec les excavations jusqu'au 4 octobre, alors que le pilier n° 5 fut achevé. Plus tard, les trois piliers du rivage et les culées, commencés par les entrepreneurs, furent continués jusqu'à un autre pied plus haut jusqu'à l'élévation des sept piliers, dans la rivière, construits par le ministère; les ailes de la culée nord-ouest ont aussi été exhaussées d'un pied.

Le 17 novembre, on a commencé à placer des soliveaux en poutres de 12 pouces d'acier en double T, et des rails de 56 livres pour le treuil servant à lever les poutres d'arrêt, et le tout fut fini le 22 novembre. Comme le ministère est à considérer le projet d'exhausser les piliers et les culées de cinq pieds pour obtenir des pouvoirs hydrauliques plus considérables, ainsi que la possibilité de faire servir le pont du barrage au trafic, on a fait un plancher temporaire en madriers de 2 pouces sur le barrage, posés sur des solives de 10 pouces en acier en double T, ce dernier ouvrage a été terminé le 29 novembre. Le pavage permanent en béton sera posé dans le cours de l'été de 1914. Trois autres caissons à parements ouverts, de 16 x 16 pieds ont été construits pour tenir en position des estacades, sur une longueur totale de 900 pieds linéaires, pour le passage des billots. En octobre, novembre et décembre, on a travaillé considérablement pour enlever le troisième batardeau, démonter le concasseur, le malaxeur et les grues. Au mois de mars, on a laissé baisser l'eau à son niveau normal et le reste des batardeaux, ainsi que les compartiments d'écoulement intérieur et extérieur du barrage, ont été démolis au moyen d'explosifs, etc. Les vannes ont été nettoyées et débarrassées de tous les débris; les bords de la rivière ont été protégés par des talus en pierres perdues en haut et en bas des culées.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Pour ouvrage à Latchford	$41,724 56
Pour ouvrage à Pork Rapids	1,264 08
Total	$42,988 64

RIVIÈRE DU LIÈVRE, ÉCLUSE ET BARRAGE.

Pendant le cours de l'année dernière, l'écluse, à Poupore, a été maintenue en opération durant la saison de la navigation. En avril, mai et juin, les estacades ont été réparées, placées et mis en opération. On a réparé la maison du gardien, ces réparations ont consisté en peinturage, pose de papier de tenture et renouvellement du plancher. Une clôture a été construite le long du nouveau chemin et sur un côté de la propriété; ces travaux ont été exécutés pendant le mois d'août. Le quai de déviation du courant, situé en haut de l'écluse, a été renouvelé sur une hauteur de 5 pieds, et on a mis un plancher neuf sur une longueur de 120 pieds; cet ouvrage a été fait du 8 octobre au 20 novembre. On a acheté douze poutres d'arrêts (stop-logs) pour réparer les écluses.

En novembre, on a essayé de pomper l'eau des écluses pour placer des valves neuves dans les portes inférieures, mais il a fallu discontinuer à cause de la crue des eaux de l'automne. Au mois de mars, on a essayé de nouveau pendant que l'eau était basse, mais la gelée et les difficultés de l'ouvrage, le batardeau en poutre n'a pu être étanché, et finalement il a fallu l'enlever. Ce travail devra être inévitablement exécuté pendant la saison de la navigation en été, à l'époque de l'eau basse.

L'entretien de ces ouvrages pendant l'année ont coûté les montants suivants:

Gages, $3,103.96; matériaux pour les réparations, $803.03; le téléphone, $15; les articles d'aménagement $604.81, formant un total de $4,526.80.

YAMASKA (*écluse et barrage*).

L'écluse et le barrage construits sous contrat en 1882 sont situées à environ 2 milles ne bas du village de Saint-Michel d'Yamaska, à l'endroit où le chemin de fer Quebec, Montreal and Southern traverse la rivière Yamaska et où le gouvernement a construit un quai en 1909.

La rivière Yamaska, prend sa source dans le comté de Brome, et après un cours de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. Au moyen de ces structures et du dragage à travers les battures en haut de l'écluse, on a rendu la rivière navigable pour des vaisseaux tirant au plus 4 pieds d'eau, jusqu'à Belle-Point ou le rapide de la Grosse-Roche, une distance de 20 milles de l'embouchure de la rivière.

Le barrage consiste en un caisson rempli de pierre, lambrissé en madriers sur le côté supérieur, de 502 pieds de longueur avec une culée en caisson avec parements clos et remplie de pierre, à chaque bout.

A la dernière session du parlement, la somme de $4,500 a été votée pour réparer et renouveler l'écluse et le barrage, et $3,900 pour le maintien de l'écluse et du barrage. Le 10 juin 1913, on a reçu l'autorisation de dépenser ces montants à la journée.

L'ouvrage pour réparer et renouveler l'écluse et le barrage a été commencé le 5 septembre et a duré jusqu'au 25 octobre 1913; il consista à renouveler complètement le tablier du barrage avec des pièces de bois de 6 pouces et à compléter la palée en pilotis en avant du barrage.

On a employé dans l'exécution de ces travaux environ 18,824 pieds B. M. de bois et 400 livres de fer.

Dépense pour l'exercice 1913-14, $1,837.24.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement du Canada possède et exploite des glissoires et des estacades flottantes, lesquelles ont été construites afin de faciliter le flottage du bois carré, des grumes, du bois aplani et de dimensions spéciales, etc., sur la rivière Ottawa et ses affluents, sur les rivières Saint-Maurice et Saguenay, et aux chutes Fénélon et Burleigh de la rivière Trent.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs, directeurs des constructions fluviales, MM. J. C. Scott, F. X. T. Berlinguet et P. E. Amiot fournissent des détails concernant les constructions, les améliorations et réparations qui ont été faites sous leur direction durant l'exercice, aux glissoires, estacades, appontements, barrages, cours d'eau, bâtiments, etc., appartenant au gouvernement. Ces rapports fournissent de plus un état des dépenses encourues, et les quantités des différentes sortes de bois qui ont été employées pour les ouvrages relevant de chaque service, et d'autres informations d'intérêt général, utiles aux personnes s'occupant particulièrement de l'industrie forestière ainsi qu'au public.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

(Par R. F. H. BRUCE, ingénieur surintendant.)

OTTAWA, 18 mai 1914.

A l'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport suivant sur les travaux exécutés sous ma surveillance durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES—STATIONS DE LA RIVIÈRE.

Chaudière nord.—La glissoire inférieure a été prolongée de 20 pieds; un caisson a été immergé dans 5 à 12 pieds d'eau pour former un fond et supporter les quais de côté. Le fond de la glissoire a été fait avec de nouvelles pièces de bois garnies de barres de fer, afin de les protéger contre le frottement causé par le passage des billots. Les sommets des quais de côté ont été couverts de madriers de 3 pouces. Une nouvelle plate-forme a été posée sur la cloison de la glissoire et une vanne a été faite pour régler l'écoulement de l'eau dans la glissoire.

Chaudière sud.—On a réparé des parties du fond de la glissoire, et les estacades de direction, à l'entrée de la cloison en acier, ont été renforcées.

Tributaires de la rivière Ottawa.

Rivière Gatineau.—Le pilier n° 6 supportant l'estacade principale a été reconstruit jusqu'au niveau de l'eau. Le pilier n° 1, à l'embouchure du nouveau canal, fut haussé avec quelques rangs de pièces de bois. A l'extrémité supérieure de l'estacade principale, on a construit un nouveau pilier sur le rivage, afin de retenir l'extrémité de l'estacade. Ce pilier a 46 pieds de longueur en avant et 39 pieds en arrière, sa largeur est de 14 pieds à son extrémité extérieure et de 35 pieds au rivage. Le sommet de l'extrémité du rivage à 20 pieds de largeur et l'extrémité extérieure est verticale. La face est couverte avec du madrier de 3 pouces afin d'offrir une surface lisse. Trois longueurs d'estacade de 121 pieds linéaires, ont été ajoutées à l'estacade principale. Ce prolongement était devenu nécessaire par le changement de position du nouveau pilier, dont le site se trouve maintenant plus en amont. Le plancher sur le sommet des estacades a été réparé et les chaînes de connexions, les anneaux et les crampes ont été examinés et réparés.

La clôture de la réserve, sur le côté sud du ruisseau, a été réparée, car plusieurs poteaux et les fils métalliques avaient été brisés par des billots, au commencement de la saison.

Rivière Madawaska. On a construit un nouveau pilier à l'embouchure de cette rivière pour supporter l'estacade de retention. Il a 19 pieds par 21 pieds et est situé dans 14 pieds d'eau. Le pilier a 8 pieds au-dessus de l'eau et sa hauteur totale est de 22 pieds. La façade, à partir du niveau de l'eau basse, a un fruit de 4 pieds dans 8 pieds et est lambrissée avec des madriers en épinette rouge de 3 pouces, comme protection contre les glaces du printemps.

De petites réparations ont été faites à la station d'Arnprior; les sommets des estacades de direction ont été ragréés; les chaînes et les crampes reliant les parties de l'estacade ont été renouvelées et réparées.

Au cours du printemps de 1913, un pilier situé en arrière du barrage principal, à High-Falls, fut emporté et il fallut le remplacer. Ce pilier a 20 par 24 pieds, et 14 pieds de hauteur; le sommet est couvert avec deux rangs de planches de 2 pouces. Des pièces de bois défectueuses dans le barrage principal ont été enlevées et remplacées et le lambris fut rapiécé.

A Ragged Chute, une partie du pilier-barrage à travers le vieux chenal, fut reconstruite. Cette structure a 135 pieds de longueur, 16 pieds de largeur sur une hauteur de 8 pieds et le reste de la hauteur va en s'amincissant jusqu'à une largeur de 11 pieds au sommet; la hauteur moyenne est de 15½ pieds.

A Chain Rapids, la superstructure de la glissoire qui a 372 pieds de longueur, a été renouvelée. Les poteaux ont 12 par 12 pouces par 5 pieds, les liens ont 4 par 8 pouces par 4 pieds; on en a posé 120 de chacun. On a posé deux rangs de lambrissage de 2 pouces d'épaisseur. Plusieurs des soles transversales ont été remplacées, elle ont 12 par 12 pouces par 18 pieds.

Rivière Coulonge.—A la tête de la glissoire de High-Falls, on a reconstruit un pilier supportant l'estacade de direction, à partir de l'eau basse. Le pilier a 30 pieds de façade, 19 pieds en arrière et 27 pieds sur les côtés. Les dimensions du sommet sont 26½ pieds de façade, 17 pieds en arrière et 17 pieds sur les côtés; il a 11½ pieds de hauteur au-dessus de l'eau. Trois pièces de bois ont été posées dans l'estacade de direction et le sommet de l'estacade a été couvert avec du madrier de 3 pouces posé transversalement, sur une distance de 56 pieds. La cloison de la glissoire a aussi été réparée. A deux endroits dans la première partie de la glissoire, les fondations ont été réparées et la superstructure remplacée par de nouveaux matériaux. Au premier de ces endroits, la glissoire a 23 pieds de hauteur; on en a réparé une longueur de 42 pieds. Près de l'issue, une autre partie de 36 pieds de longueur a été traitée de la même manière. A chacun de ces endroits, des chevalets ont été placés pour porter les lambourdes longitudinales; les poteaux, les soles et le plancher ont été posés sur ces lambourdes. A plusieurs endroits, des poteaux défectueux, des soles et du lambris ont été remplacés.

Rivière Noire.—Un des piliers, à l'extrémité supérieure de l'estacade de direction, supportant la cloison d'entrée a été remplacé. La partie supérieure du barrage en caissons, à la tête de la glissoire, a aussi été renouvelée. Ce barrage a 293 pieds de longueur et 8 pieds de largeur; la partie renouvelée a 4 pieds de hauteur. La face du barrage est en bois solide et le dos est à parements ouverts. La cloison de la glissoire a été réparée et remise en bon état. Immédiatement au-dessous de la cloison étanche, la glissoire a été reconstruite sur une distance de 56 pieds. A la tête de la tranchée dans le roc, une autre section de 27 pieds de longueur a aussi été construite avec de nouvelles pièces de bois et on a considérablement adouci une courbe à cet endroit. Dans la tranchée faite dans le roc, on a remplacé une longueur de 133 pieds, y compris les soles transversales du plancher. Les barres de fer du fond et des côtés de la glissoire, qui s'étaient descellées, ont été enlevées et remises en place. A plusieurs endroits où il y avait eu du tasement, la glissoire a été replacée au niveau au moyen de bloc.

Rivière Petawawa.—Le barrage de direction à la Deuxième Chute a été complètement réparé; il était en ruines et ne pouvait plus retenir assez d'eau pour l'opération de la glissoire. L'eau fut asséchée autant que possible et les fondations furent réparées avec des madriers et du bois, et ensuite couvertes de gravier. Des soliveaux et des traversines pourris furent enlevés et remplacés; le lambris a été réparé en plusieurs endroits de la face du barrage. Les deux vannes de renvoi ont été reconstruites et munies de plates-formes et des poutres d'arrêt (stop-logs) voulues pour régler l'écoulement de l'eau. Un des piliers de l'estacade de direction a été renouvelé à partir du niveau de l'eau. Les piliers de l'entrée de la glissoire ont été réparés sur une longueur de 40 pieds. Trois rangs de pièces de bois ont été posés sur le pilier de l'ouest et un des bouts a été construits à partir du fond. Un rang de pièces de bois a été posé sur le pilier de l'est et l'appareil de hissage des poutres d'arrêt a été partiellement renouvelé. Une partie de la superstructure de la glissoire, de 260 pieds de longueur, a été reconstruite, en bois solide de 10 par 10 pouces sur les côtés et de 8 pouces d'épaisseur pour le fond. Les côtés et le fond sont supportés en la manière ordinaire, par des poteaux et des soles transversales; les poteaux sont solidement liés pour supporter la pression latérale.

De nouvelles soles ont été posées entre les piliers de l'issue qui ont été réparés par l'addition de deux rangs de pièces de bois. A l'issue de la glissoire, des barres en fer ont été posées pour protéger le bois, car l'usure se faisait particulièrement sentir à ce point.

Le barrage de rétention aux rapides Thompson fut reconstruit. Le barrage a environ 2 milles au-dessous de l'issue du lac Traverse, et contrôle le niveau de l'eau dans ce lac. La partie principale du barrage a 225 pieds de longueur. La partie nord est un barrage plat. La vanne pour les billots a 22 pieds de largeur, avec un plancher

protégé par des bandes en fer. La vanne de renvoi a 20 pieds de largeur. Ces deux ouvertures sont flanquées de chaque côté par des piliers en caissons qui forment les côtés ou murs. Une aile du barrage située au sud du barrage principal, a aussi été reconstruite; ce pilier a 254 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur. Le barrage à travers le chenal du nord a 32 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur; ce barrage a été reconstruit en neuf. Un pilier de 12 pieds carrés et de 16 pieds de hauteur a été construit pour supporter l'estacade de direction à l'entrée de la vanne. L'estacade de direction consiste en trois longueurs de pièces de bois jumelées et en 200 pieds linéaires de pièces de bois simples. Du roc qui obstruait les rapides au-dessous du barrage, a été miné, afin d'améliorer le chenal.

Au printemps de 1913, l'eau monta beaucoup dans la rivière Ottawa et ses tributaires; elle atteignit sa hauteur maxima vers le 1er mai. Après cette date, l'eau baissa avec une telle rapidité que plusieurs "flottes" des districts éloignés sur les tributaires durent être abandonnées pour la saison.

L'état suivant, fourni par le collecteur du revenu des Travaux publics, indique le volume d'affaires pour l'exercice financier.

Etat du nombre de billots, de pièces de bois, etc., qui ont passé par les glissoires et les estacades du gouvernement, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1914:—

Billots de sciage.	3,989,283	pièces.
Bois pour estacades et de longueurs diverses.	73,018	"
Cèdre.	6,595	"
Dormants de chemins de fer.	37,059	"
Poteaux de clôture.	7,441	"
Poteaux de téléphone.	658	"
	4,114,054	"

Aussi 56,511¾ cordes de bois de pulpe.

Le revenu provenant des droits sur ce bois s'est élevé à $24,580.38.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. H. BRUCE,

Ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa.

ETAT des dépenses pour réparations aux travaux de la rivière Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Désignation des localités.	Provinces.	District électoraux.	Dépense du 1er avril au 30 novembre 1913.	Dépense du 1er décembre 1913 au 31 mars 1914.	Dépense du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.
			$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Ottawa—					
Station Chaudière-nord..	Québec...	District de Wright	94 25	418 12	512 37
" " sud...	Ontario...	Ville d'Ottawa....	41 88	... .	41 88
Total	....	....	136 13	418 12	554 25
Affluents de la riv. Ottawa.					
Rivière Gatineau......	Québec. ..	District de Wright........	....	1,841 83	1,841 83
" Madawaska.....	Ontario...	Comté de Renfrew-sud....	....	2,131 54	2,131 54
" Coulonge.	Québec. ..	Comté de Pontiac.........	1,003 47	920 59	1,924 06
" Noire.	" ..	" "	1,112 60	1,310 62	2,423 22
" Petawawa	Ontario...	Comté de Renfrew-nord et Nipissing...............	4,279 57	2,844 04	7,123 61
Total	....	....	6,395 64	9,048 62	15,444 26
Grand total.........	....	... .	....	. ...	15,998 51

Le 18 mai 1914.

JOS. KENT,
Comptable.

TRAVAUX DE LA RIVIERE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. T. BERLINGUET, ingénieur surintendant.)

TROIS-RIVIÈRES, 24 octobre 1914.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre circulaire, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux exécutés dans la rivière Saint-Maurice pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

Les fluctuations du niveau de l'eau dans la rivière Saint-Maurice, à l'époque du flottage des billots et pendant la saison commerciale de 1913, ont été remarquablement favorables.

A la saison de l'eau basse de 1913, après le flottage des billots, les fondations des différentes structures de la rivière ont été examinées, et les réparations nécessaires ont été commencées. Les travaux ont été continués durant l'hiver et les premiers mois du printemps, dans le but de mettre toute chose prête pour l'ouverture de la saison des affaires de 1914.

Ces travaux peuvent être décrits comme suit:—

Estacades de la Pointe à Trudel.—Sur le 40e mille de la rivière Saint-Maurice, cinq piliers d'amarrage ont été mis en bon état.

La *Laurentide Company* est à construire un barrage aux chutes de Grand'Mère, sur le 31e mille, qui sera d'un grand avantage au fonctionnement des estacades. Il est suffisamment haut pour retenir les eaux sur une distance de seize milles, jusqu'à Makinac, sur le 50e mille, où de vastes espaces protégés par des îles pourraient servir à la garde des billots pour une année d'avance, ce qui serait d'une grande économie pour les industriels de bois qui subissent au printemps des délais dans le transport de leurs billots, même jusqu'au mois de juin. A raison de ces améliorations, la navigation de La-Tuque, sur le 105e mille, jusqu'à Grandes-Piles, sur le 38e mille, pourrait s'étendre jusqu'à Grand'Mère, sur le 31e mille.

Aussitôt que le barrage de Grand'Mère sera parachevé, il sera nécessaire de changer la position de quelques-unes des estacades afin de ne pas nuire à la navigation.

Le niveau de la rivière étant élevé à une élévation de 150 pieds au-dessus du *datum* de Grand'Mère, il a été nécessaire d'exhausser les cinq piliers mentionnés plus haut jusqu'à une élévation de 160 pieds.

Estacades à la Pointe à Madeleine.—Sur le 39e mille, pour les raisons mentionnées plus haut, quatre piliers ont dû être agrandis et exhaussés à une élévation de 160 pieds.

Estacades de Saint-Jacques des Piles.—Sur le 38e mille, à partir de la sortie, sept piliers ont été agrandis et exhaussés à une élévation de 160 pieds.

La largeur des estacades en opération aux endroits mentionnés plus haut sont comme suit:—

	1,274	pieds linéaires d'estacades de	6	pièces de large.
	223	" "	5½	"
	3,241	" "	5	"
	1,573	" "	4	"
	589	" "	3	"
Total..	6,900	" "	3 à 6 pièces de large.	

Estacades de Sainte-Flore.—Sur les 34e et 35e milles, deux piliers de 40 sur 50 pieds de dimensions ont été exhaussés à une élévation de 150 pieds, devant être complétés avec des têtes en béton jusqu'à une élévation de 160 pieds où 11,365 pieds linéaires d'estacades sont en opération, comme suit:—

100	pieds linéaires d'estacades de	6	pièces de large.
290	" "	5	"
421	" "	4	"
10,554	" "	3	"

Estacades de Grand'Mère.—Sur le 33e mille, 12,893 pieds linéaires d'estacades ont été réparés et employés pour assortir les billots, où la *Laurentide Company* passe ses billots jusqu'à ses estacades privées.

Estacades des Rapides des Hêtres.—Sur le 28e mille, de la pierre à lest a été mise dans un pilier d'amarrage, et 2,600 pieds linéaires d'estacades de deux et de trois pièces de large ont été mis en bon état.

Estacades de la Pointe à Bernard.—Sur les 23e et 24e milles, où 8,250 pieds linéaires d'estacades sont en opération, les doubles espaces de distribution ont été enlevés.

Glissoire de Shawinigan.—Sur le 22e mille, vingt-deux piliers en béton ont été construits et une nouvelle glissoire en acier pour les billots a été érigée durant l'hiver et a été complétée en temps pour le passage des billots dans les vannes, au cours de la saison de 1914.

Estacades du Cap aux Corneilles.—Sur le 3e mille, 23 piliers d'amarrage ont été examinés et mis en bon état; des chaînes ont été fournies, et de la pierre à lest a été mise dans les piliers où c'était nécessaire.

Ile Caron.—Sur le 1er mille, des travaux de protection ont été érigés sur la rive ouest pour empêcher l'affouillement de la propriété du gouvernement.

Estacades de l'Ile Saint-Christophe.—Sur le 1er mille, un pilier d'amarrage a été examiné et mis en bon état.

Le rapport du percepteur des droits de glissoires et d'estacades démontre que 5,760,283 billots ont passé dans les glissoires et que le revenu réalisé par ceci a été de $50,029.66.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. T. BERLINGUET,

Ingénieur surintendant des travaux de la rivière Saint-Maurice.

SAGUENAY.

ESTACADES ET PILES.

(Par P. E. AMIOT, ingénieur surintendant.)

Les estacades de Saguenay se trouvent sur la rivière Saguenay, à environ quatre milles en haut de Chicoutimi.

Pendant l'été dernier, la somme de $737.16 a été dépensée pour compléter les estacades; le chenal entre les deux piles a été creusé afin de faciliter le flottage des billots; des cailloux ont été enlevés, et une nouvelle ancre de 2,000 livres a été placée à la tête de l'estacade.

BURLEIGH-FALLS.

Burleigh-Falls est situé à l'extrémité ouest du lac Stony, à environ 22 milles de Peterboro. Un barrage et des écluses pour le système du canal Trent sont placés à cet endroit.

Pendant un grand nombre d'années, le ministère a maintenu des glissoires et des estacades en ce lieu, et pour l'usage desquelles il retire un certain revenu des marchands de bois.

En 1912, on a acheté du bois pour la somme de $886.50 et des pièces de diretcion pour un montant de $27.565. Le niveau trop élevé de l'eau a empêché de faire les travaux requis à cette époque. Les matériaux ont été emmagasinés pour servir plus tard, et on a dépensé à cet effet une somme de $87.45. Il a été dépensé $115.10 de la somme de $750 disponible en 1912.

En 1913, un montant a été autorisé pour faire des réparations considérables, et les travaux ont été commencés le 1er septembre, et complétés le 7 novembre.

Ces travaux comprenaient: la reconstruction complète d'un barrage rempli de pierre (du type gravité), de 140 pieds de longueur, d'une hauteur maxima de 6 pieds; un caisson de 106 pieds de longueur, 8 pieds de largeur, 8 pieds de hauteur; la construction d'un nouveau caisson, de 48 pieds de longueur, 8 pieds de largeur, et 6 pieds de hauteur; des réparations générales aux caissons et aux estacades.

Dépenses totale: $1,225.80.

GARE-DE-BELŒIL.

Gare-de-Belœil, comté de Verchères, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 21 milles au nord-est de Montréal. Un pont en fer de structure élégante, long de 1,200 pieds franchit le Richelieu à Gare-de-Belœil. Le village possède un bureau de poste, un bureau des messageries, un magasin, une hôtellerie, une scierie, une succursale de banque et une fabrique de poudre, la *Hamilton Powder Company.*

Pendant le mois de juillet, on a mis en place les estacades flottantes établies en ce lieu par le ministère, afin de faciliter le passage des barges et autres bateaux entre les piles du pont tournant du chemin de fer du Grand-Tronc, franchissant la rivière Richelieu.

On a été obligé de faire le renouvellement entier de l'une de ces estacades, longue de 105 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, en pièces de bois de 12 x 12 pouces et de réparer un autre tronçon de 100 pieds de longueur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

PONTS ET CHAUSSEES.

On peut remarquer que dans les anciennes provinces du Dominion du Canada, le gouvernement a pris pour règle d'assumer le contrôle exclusif de la construction et de l'entretien des ponts interprovinciaux importants et des ponts considérables à travers les cours d'eau.

Dans les districts habités des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et à l'entretien des ponts ordinaires de grandes routes sur les grands cours d'eau; ponts qui sont très nécessaires pour fournir une communication ininterrompue à travers les chemins et les grandes routes d'importance nationale, que ni les municipalités, qui doivent le plus en bénéficieer, ni les autorités territoriales, qui y sont le plus directement intéressées, ne sauraient ériger et entretenir à leurs seuls dépens.

PONTS À OTTAWA, CHAUSSÉES ET ABORDS DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL.

Réparations ordinaires.

Pont Laurier.—Les abords de ce pont ont subi un tassement considérable, principalement sous les trottoirs. Sur le côté nord de l'approche de l'ouest, un mur de soutènement en béton, de 110 pieds de longueur, 3½ de largeur à la base et 2 pieds au sommet, sur 6 pieds de hauteur moyenne, a été construit pour empêcher le remplissage de s'épandre. Le mur forme aussi un support pour les poteaux de la balustrade. Le trottoir a été construit en béton sur une distance de 100 pieds linéaires et une largeur de 8 pieds.

La balustrade a été exhaussée et mise de niveau.

Pont de la glissoire des Chaudières.—La chaussée de ce pont a souvent été nettoyée et les balustrades ont été maintenues en bon état. Le pavé en pierres de sable, sur le remplissage au nord du chenal Buchanan, a été enlevé et replacé dans la bonne position.

Le pavé de l'approche de la rue Middle, venant de l'île Victoria, a aussi été nivelé. Des supports en béton ont aussi été posés pour les grilles en fer de l'extrémité sud du pont. Pendant l'hiver, la glace autour des poteaux supportant le pont a été cassée pour prévenir tout dommage.

Pont Union.—Ce pont a été fréquemment nettoyé, et la chaussée en madriers a été réparée aux endroits où elle était usée. On a acheté des madriers pour renouveler le plancher de la partie ouest du pont.

Pont de la glissoire de Hull.—Le mur en maçonnerie supportant les colonnes en fer de ce pont, le long du côté sud de la glissoire de Hull, avait été endommagé par le passage des billots et divers autres bois; plusieurs pierres avaient été arrachées, minant les assises des colonnes. Le mur fut réparé avec du béton, et une charpente fut placée le long du mur pour prévenir tout dommage de ce genre à l'avenir.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—Cette chaussée a été nettoyée de temps en temps suivant les besoins; le pavé a été enlevé où il s'était effondré, et de la pierre fine et du sable ont été placés sous les blocs de pavage. Le trottoir au nord du barrage en pierre a été reconstruit sur une distance de 250 pieds, avec une balustrade semblable à celle qui est adjacente.

Pendant les mois d'hiver, la glace et la neige ont été enlevés des trottoirs de tous les ponts et de la chaussée conduisant à Hull, et quand ces trottoirs étaient glissants, du sable fut épandu sur leur surface. Au printemps, les grilles furent nettoyés et les drains furent mis en état d'égoutter l'eau de surface.

ÉTAT indiquant les dépenses faites pour les réparations des ponts d'Ottawa, ainsi que de la chaussée et des abords du pont entre Ottawa et Hull pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

Désignation de l'ouvrage.	Province.	District électoral.	Dépenses du 1er avril au 30 novembre 1913.	Dépenses du 1er décembre 1913 au 31 mars 1914.	Dépenses du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.
			$ c.	$ c.	$ c.
Pont Laurier	Ontario	Ville d'Ottawa	396 26	466 98	863 24
Pont des Chaudières	Ontario	Ville d'Ottawa	426 65	160 05	586 70
Pont Union	Ontario et Québec.	Ville d'Ottawa et district de Wright	174 50	788 79	963 29
Pont de la glissoire de Hull	Québec	District de Wright	127 01	5 40	132 41
Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull	Ontario et Québec.	Ville d'Ottawa et district de Wright	774 28	567 53	1,341 81
			1,898 70	1,988 75	3,887 45

18 mai 1914.

JOS. KENT,
Comptable.

CHAPEAU.

Chapeau, comté de Pontiac, est un petit village situé sur l'île aux Allumettes, sur la rive nord de la rivière Ottawa. Le village communique avec la terre ferme par un pont qui traverse le chenal Culbute.

Un arrérage de $2,800 a été payé à la *Cleveland Bridge Co.* pour la balance due sur le prix du contrat. D'autres réclamations pour la construction de la substructure du pont ont été aussi réglées pour la somme de $1,310.49.

La balance du crédit, voté pour l'achèvement des abords du pont et la démolition du vieux pont, ayant été mis à notre disposition, l'ouvrage a été commencé le 1er octobre et continué jusqu'au 9 décembre. Le vieux pont a été complètement démoli, sauf les trois piliers principaux qui ne furent démolis que jusqu'à trois pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La pierre des vieux piliers a été placée dans les talus pour protéger les piliers neufs et pour remplir les abords du pont.

Une plaque de couverture a été placée sur le joint d'expansion à l'extrémité nord du pont. On a posé sur les deux côtés de la chaussée des abords un garde-corps composé de deux lignes de tuyaux en fer forgé, et ces tuyaux ont été peinturés. On a aussi épandu sur la chaussée une certaine quantité de pierre de macadam et de gravier.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Cleveland Bridge Co.	$2,800 00
Fallon Bros	1,310 49
Main-d'œuvre	1,267 03
Matériaux	429 53
Total	$5,807 05

HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, est situé sur la rivière Ottawa à mi-chemin entre Ottawa et Montréal; sa population est de 4,000 habitants.

Le projet de construire un pont interprovincial sur la rivière Ottawa, entre Hawkesbury et Grenville, a été de nouveau étudié au commencement de l'année et un rapport sur les routes disponibles pour ce pont a été soumis le 20 mai 1913.

Après que le ministère eût déterminé le site exact de ce pont, on a fait plusieurs forages durant les mois d'été; et les différents renseignements de détail obtenus par des arpentages, etc., au sujet du droit de passage et des structures du pont ont été fournis au ministère.

Après que le type de structure fut adopté, M. W. Chase Thomson, ingénieur consultant, a préparé les plans, les dessins généraux et les devis pour la substructure, les abords et les culées de ce pont. Les plans et les devis de l'entreprise pour la superstructure en acier et la chaussée en béton armé sont presque complétés.

Le projet consiste en un pont de 2,288 pieds linéaires, avec un tablier et des chevalets à haut niveau, une chaussée en béton armé, de 20 pieds de largeur, y compris deux trottoirs de 4 pieds 3 pouces, le tout traversant la rivière Ottawa et le canal Grenville; les abords en pierre et en terre auront 838 pieds; il y aura deux travées de pont de 45 pieds, et une chaussée améliorée, de 1,170 pieds linéaires se continuant dans la rue John, à Hawkesbury, qui était entretenue auparavant par la *Hawkesbury Lumber Co.*

Dépense jusqu'au 31 mars, $8,373.00.

MATAPÉDIA.

Pont interprovincial.

Le pont interprovincial de Matapédia, dans les comtés de Bonaventure et Ristigouche, N.-B., est situé sur la rivière Ristigouche, à environ 15 milles à l'ouest de Campbellton, N.-B.

Ce pont relie la partie inférieure de la province de Québec avec la province du Nouveau-Brunswick. C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, la jonction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et l'établissement principal du club sportif de pêche au saumon à Restigouche.

Pendant l'exercice 1913-14, les abords du pont ont été complétés en prolongeant l'ouvrage en caisson et en le remplissant de pierres. La traverse du chemin de fer a aussi été changée.

Montant dépensé, $999.46.

Chemin militaire.

Le chemin militaire est situé en partie dans les comtés de Rimouski et Bonaventure, dans la vallée de Matapédia.

Le chemin militaire part de Sainte-Flavie, sur le fleuve Saiant-Laurent, et s'étend jusqu'à Cross-Point, sur la rivière Ristigouche, à 110 milles de son point de départ. On commença la construction de ce chemin en 1857 et on le compléta en 1867, au coût de $187,870.85; il a été réparé et maintenu en bon état par le gouvernement, comme chemin militaire.

Après la construction de l'Intercolonial, la plus grande partie de ce chemin a été cédée aux diverses municipalités le long du chemin, mais il en reste encore une partie de Beaurivage à Mill-Stream, une distance de 19 milles, où il n'y a pas de municipalités.

Depuis la confédération, les dépenses pour la reconstruction s'élevent à $34,048.43, et pour le maintien et les réparations, $13,650.09.

Pendant l'exercice 1913-14, des réparations urgentes ont été faites au chemin et aux ponts.

Montant dépensé, $499.38.

PONT DE TIMISKAMING-NORD.

Timiskaming-Nord, est un village situé dans le comté de Pontiac, à l'embouchure de la rivière des Quinze, à un mille de la frontière de la Province d'Ontario. Cette région est très peuplée, et le trafic toujours croissant exige la construction d'un pont sur la rivière qui est très dangereuse au printemps et à l'automne.

A la dernière session, le Parlement a voté un crédit de $60,000 pour la construction d'un pont qui sera placé à deux milles en bas de la tête de la navigation du lac.

Au commencement de l'été dernier on a fait l'exploration nécessaire, et des pilotis ont été enfoncés pour déterminer le site et le type du pont qu'on se propose de construire sur la rivière des Quinze, à Timiskaming-Nord, et le rapport sur cet examen a été adopté par le ministère. Le pont comprendra deux travées, de 240 pieds, construites avec des maîtresses-poutres d'acier, et deux travées, de 75 peids, construites avec des soliveaux d'acier, avec un tablier en béton armé de 17½ pieds. Ces travées seront supportées par trois piliers et trois culées en béton appuyées sur des pilotis. Les abords construits en remplissage formeront une chaussée ayant une pente de 5 pour 100 jusqu'aux rives basses de la rivière. A l'endroit où traverse une crique sur le côté est on construira un ponceau en béton armé. La superstructure du pont laissera un espace de 14½ pieds au-dessus de la tête, et de 16 pieds au-dessus de la surface régulière de l'eau du lac Timiskaming. A ce niveau, le pilier principal sera à 36 pieds au-dessous du niveau de l'eau, et sera supporté sur des pilotis enfoncés dans 50 pieds d'argile.

Par l'autorisation d'un Arrêté du Conseil, du 12 août 1913, on a fait l'acquisition des propriétés requises. Les plans et devis de la substructure du pont ont été préparés et transmis le 8 octobre. Des soumissions ont été demandées et un contrat, au montant approximatif de $45,000, a été adjugé à MM. Lynch, Peckman et Gorman. Les plans et devis de la superstructure en acier sont actuellement en voie de préparation.

Dépense jusqu'au 31 mars:—

Impressions et annonces	$ 408 62
Achat du terrain	1,450 00
Total	$1,858 62

RIVIÈRE OTTAWA (RAPIDES DES CHATS).

Pont du chemin de fer C.N.O.

On a construit, durant l'exercice financier, la culée est et sept piliers du pont que la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern fait ériger sur la rivière Ottawa aux Rapides des Chats, Qué., conformément aux plans approuvés par un Arrêté du Conseil, du 24 septembre 1913. Au 31 mars on avait placé le caisson et le béton dans le dernier pilier. Les deux culées et dix piliers sur un total de onze ont été complétés.

PORTAGE-DU-FORT.

Portage-du-Fort, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 60 milles en amont d'Ottawa. Ce village communique avec la rive d'Ontario par deux ponts d'acier qui traversent les chenaux du nord et du sud.

Au mois de mars, on a commencé à renouveler le tablier du pont sur le chenal sud, et 50 pour 100 de l'ouvrage était complété à la fin du mois. Les travaux ont été retardés considérablement par le trafic considérable qui passe sans cesse sur ce pont. Des solives neuves et de nouveaux garde-roue ont été placés là où c'était nécessaire, et un garde-roue a été ajouté aucentre pour faire passer séparément les voitures qui vont en sens opposés. On a pratiquement livré en mars tout le bois nécessaire à l'achèvement de l'ouvrage.

Dépense jusqu'au 31 mars:

Main-d'œuvre	$ 166 95
Matériaux	927 35
Total	$1,094 30

Pont du C.N.O.R.

On a complété la substructure du pont que la compagnie du chemin de fer C.N.O. fait construire sur la rivière Ottawa, au Portage-du-Fort, P.Q., conformément aux plans approuv par un Arrêté du Conseil du 29 juillet 1912. Au 31 mars, la superstructure en acier était en voie de construction.

ONTARIO.

BEAR'S PASS.

Bear's Pass, district de Thunder Bay et de Rainy River, est un goulet étroit sur le lac de la Pluie, traversé par le chemin de fer Canadien-Nord, 210.6 milles à l'ouest de Port-Arthur. La compagnie de chemin de fer désirant remplacer la structure en chevalets par une nouvelle structure en acier soumit la demande et les plans nécessaires, etc., d'après l'Acte de la protection des eaux navigables. Une inspection fut faite et un rapport fut soumis suggérant quelques changements, dans l'intérêt de la navigation. Les plans furent amendés par la compagnie et approuvés ensuite par un Arrêté du Conseil.

BLACK STURGEON (rivière).

La rivière Black Sturgeon, district de Thunder Bay et Rainy River, se jette dans le lac Supérieur, 59 milles à l'est de Port-Arthur.

Le chemin de fer Canadien-Nord obtint la permission de traverser cette rivière par un arrêté en Conseil, en date du 12 février 1912.

L'ouvrage fut inspecté et trouvé conforme à l'autorisation.

GRANDE-RIVIÈRE.

Le pont qui franchit la Grande-Rivière est un pont public qui relie les rives est et ouest de cette rivière, à l'endroit du village de York dans le comté de Haldimand, à 5 milles de Caledonia, la station de chemin de fer la plus rapprochée. Ce pont a été construit par le gouvernement du Dominion en 1891.

Du 7 juillet jusqu'au 29 novembre on a fait des travaux de réparations aux planches de déchargement le long des abords de chevalets en bois. Les travaux consistèrent aussi dans le remplissage, aux endroits détériorés, de l'extrémité ouest des dits abords en chevalets, dans le renouvellement d'environ 90 pour 100 du pontage de ces abords avec des madriers de chêne blanc de 3 pouces et deux soliveaux additionnels, dans le renouvellement des soliveaux défectueux, du pontage du plancher des travées du pont et dans le renouvellement des allèges avec du béton. D'autres petites réparations ont été faites.

L'exécution de ces travaux laissa le pont dans un bon état, mais l'ouvrage en acier devra être gratté et peinturé et de légères réparations devront être faites, au cours du prochain exercice, au tablier et aux soliveaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé environ 12,300 pieds B.M. de bois, 350 livres de fer et 7 barils de ciment.

Dépense totale pour l'exercice 1913-14, $875.

LAC KIOSH-KOQUI.

Pont sur chevalets du chemin de fer C.N.O.

Ce pont sur chevalets (autorisé par un Arrêté du Conseil, 24 septembre 1913) traverse le lac Kiosh-Koqui, dans le canton Pentland, district du Nipissing, à 186.6 milles d'Ottawa par la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario. Il a été en construction pendant l'année dernière et sa longueur actuelle est d'environ 2,000 pieds. Les chevalets sont immergés dans une profondeur maxima de 40 pieds d'eau. A pas moins de 150 pieds des bords du lac, on a laissé un espace de 50 pieds entre les chevalets afin de permettre aux marchands de bois de faire passer leur bois d'une manière satisfaisante sur ce lac.

PONT LATCHFORD (RIVIÈRE MONTRÉAL).

Des plans et des estimations ont été préparés et un rapport a été soumis, le 23 avril 1913, pour l'élargissement du pont en béton armé que l'on se propose de construire sur la barrage de Latchford afin d'accommoder le trafic sur la rivière Montréal. Un autre rapport a été soumis le 22 août 1913.

RIVIÈRE MONTRÉAL (LAC DE L'ÉLAN).

Pont du chemin de fer T. & N. O.

Le pont du chemin de fer Timiskaming et Ontario, qui traverse la rivière Montréal, près du lac de l'Elan, a été examiné en octobre 1913; et l'on a trouvé qu'il avait été construit conformément aux plans approuvés par un Arrêté du Conseil, le 19 août 1912.

MUSKRAT-RIVER (STATION MEATH).

Pont du Pacifique-Canadien.

Ce pont est en construction à travers la rivière Muskrat pour remplacer le pont sur chevalets, de 600 pieds de longueur, bâti de biais avec le courant, il y a 20 ans, et qui croise le pont public. La traverse en pente étant très dangeureuse, on fait dévier la ligne du chemin de fer de manière à traverser la rivière un peu plus bas qu'en premier lieu, c'est-à-dire à ½ mille en bas du courant, mais en droite ligne. Le nouveau comprendra une travée de 80 pieds construite sur des poutres et appuyée sur des culées en béton, le tout en la manière approuvée par un Arrêté du Conseil, du 15 juin 1912. Dans le cours du dernier exercice financier, on a travaillé aux fondations et à changer le pont de place.

NIPIGON (RIVIÈRE).

La rivière Nipigon, district de Thunder-Bay et Rainy-River, se jette dans le lac Supérieur près de la ville de Nipigon.

Un Arrêté du Conseil, en date du 12 février 1912, donnait au Canadien-Nord, la permission de traverser cette rivière, à 78 milles à l'est de Port-Arthur.

Cet ouvrage a été inspecté et trouvé conforme à l'autorisation.

RIVIÈRE RIDEAU (HOGS-BACK).

On a examiné et inspecté le pont que la compagnie du Pacifique-Canadien a fait construire, à 2.65 milles dans la subdivision de Prescott, sur la rivière Rideau, à Hogs-Back, Ont., et l'on a trouvé que ce pont avait été construit conformément aux plans approuvés par un Arrêté du Conseil, du 28 septembre 1912.

SCHREIBER.

Le Pacifique-Canadien ayant fait et soumis des plans, d'après l'acte pour la protection des eaux navigables, pour le remplacement de leur pont 9.17, subdivision de Nipigon, 8 milles à l'ouest de Schreiber. Une inspection fut faite et la demande autorisée le 16 octobre 1913.

STURGEON-RIVER.

Le pont que la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, fait construire sur la Sturgeon-River (traverse de l'Est), dans le district de Nipissing, Ont., à 249.9 milles d'Ottawa, a été complété conformément aux plans approuvés par un Arrêté du Conseil, du 7 décembre 1912.

Pont du Canadian-Northern-Ontario.

Le pont, que la compagnie Canadian-Northern-Ontario foit construire sur la Sturgeon-River (traverse du milieu), dans le district de Nipissing, Ont., à 257.6 milles d'Ottawa, a été complété conformément aux plans approuvés par un Arrêté du Conseil, du 5 avril 1913.

MANITOBA.

DELTA (PONT).

On a construit un pont à travers le chenal à Delta. Il consiste en deux culées ou approches ayant chacune 17 pieds de longueur, et en un pont principal de 152 pieds de longueur et 10 pieds de largeur.

Il y a trois chevalets formés de trois pilotis chacun. Les chapeaux des pilotis ont 10 par 10 pouces, et les soliveaux 4 par 10 pouces, à l'exception de ceux de la travée de 28 pieds, qui ont 6 par 12 pouces. Le tablier est en madriers de 2 par 12 pouces et il y a un garde-fou de 2 par 4 pouces, sur le pont et les approches.

Au centre, le pont est à 7 pieds au-dessus de l'eau; de ce point le pont est en pente vers les deux côtés. L'eau a 15 pieds de profondeur.

Le coût du pont a été de $1,600.

MINIOTA (PONT).

Durant août et septembre, des plans et un devis pour un pont en acier avec culées en béton, ont été préparés par le professeur E. Brydone Jack et envoyés au ministère à Ottawa.

Un paiement de $750 fut fait pour les plans et devis. Le pont projeté sera à un mille et un quart de la station Uno du Grand-Tronc-Pacifique et près de la réserve de sauvages Birdtail.

ALBERTA.

PONT DE BOW-RIVER (RIVIÈRE À L'ARC).

Les travaux, pendant le dernier exercice financier, ont été exécutés seulement sur le pont qui traverse la rivière à l'Arc (Bow-River) à Banff. Ils ont consisté à renouveler complètement le tablier de quatre travées, et mettre des solives et des semelles neuves en-dessous du trottoir et de la chaussée.

Les dimensions du tablier de ce pont sont comme suit:—

Quatre travées, de 90 pieds chacune; largeur de la chaussée, 16 pieds francs; largeur du trottoir, sur le côté ouest du pont, 6 pieds 6 pouces.

Chacune des travées est divisée en six panneaux. Les solives au-dessous de la chaussée sont au nombre de 8 pièces, de 3″ x 12″ x 16′ par panneau. Sur ces solives on a renouvelé le tablier avec des madriers de 3 pouces.

Coût total de l'ouvrage, y compris la main-d'œuvre et les matériaux: $1,830.02.

PONT D'EDMONTON.

Le pont d'Edmonton franchit la rivière Saskatchewan-Nord entre Edmonton et Edmonton-Sud, jadis appelé Strathcona. Sa longueur est de 700 pieds entre les culées et il comporte quatre travées de 175 pieds de longueur. La largeur de la voie est de 17 pieds, et on a ménagé de chaque côté un trottoir de 7 pieds de largeur. Ce pont est d'acier à armatures Pratt constituant sept treillis de 25 pieds chacun. La morte-charge approximative est de 2,420 livres par pied courant. Les piliers sont en béton et ils atteignent 43 pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière. Ils reposent sur un fondement en béton déposé dans les caissons que supportent des pilotis enfoncés précédemment.

Ce pont a été construit en 1899 par le ministère. En 1901, on fit un arrangement avec la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (actuellement incorporée avec le Canadian-Northern), lui permettant de poser une voie sur le pont et d'y laisser circuler ses trains, tout en tenant cette compagnie responsable des accidents, et l'obligeant à toutes réparations et améliorations nécessaires. En novembre 1908, on fit un arrangement, cette fois avec la municipalité d'Edmonton, lui permettant l'usage du pont pour la circulation de son tramway électrique de ceinture entre Edmonton et Edmonton-Sud, tout en tenant la municipalité d'Edmonton responsable de ce service et des obligations qu'il entraînerait. Un service de tramway fut inauguré entre

Edmonton et Strathcona. Au commencement de l'exercice de 1911-12, le ministère donna des instructions par lesquelles les dépenses des réparations du pont seraient divisées également entre la municipalité d'Edmonton, la Compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord exploitant ce service sous la raison *Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co.,* et le ministère des Travaux Publics. Plus tard, la ville d'Edmonton s'offrit à exécuter seule tous les travaux de réparation nécessaire, les dépenses devant être réparties comme ci-dessus, et cet offre fut accepté.

L'état fourni montre que la part du ministère, à payer pour réparations pendant l'exercice dernier, a été de $1,145.92; mais dans cette somme entre la dépense pour autres travaux nécessaires, se montant à $764.60 qui n'avait pas été payée en 1912-13.

Pendant l'exercice de 1913-14, les réparations ont consisté principalement à maintenir en bon état le tablier du pont le long des rails du chemin de fer. A cause des charges pesantes qui passent sur ce pont, il a été nécessaire de garder des ouvriers pendant tout l'été pour entretenir la voie en bon état. Nul autre ouvrage n'a été fait que ces réparations de nature générale.

Il est peut être à propos de mentionner que le montant du trafic sur ce pont n'a pas été aussi élevé que pendant les années précédentes, parce qu'au mois d'août dernier, le pont à haut niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien a été mis à la disposition des tramways, des voitures et des piétons, diminuant par là-même le trafic sur le pont à bas niveau du gouvernement.

LABORATOIRE DES CIMENTS,
OTTAWA, 29 juillet 1914.

M. E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport annuel sur les travaux du laboratoire des ciments pendant l'exercice clos le 31 mars 1914.

Pendant les douze mois de l'exercice, on nous a soumis pour l'essai 10,513 échantillons, ce qui donne une augmentation de 6,220 échantillons sur le nombre des échantillons soumis pendant la même période l'année précédente, ou plus de 100 pour 100.

On a éprouvé seulement 5,257 échantillons, par suite du manque d'espace, d'équipement et d'assistance.

On a fait au cours de l'année 29,950 briquettes, 201 épreuves de gravité spécifiques, 181 analyses chimiques, 3 épreuves de liaisonnement, 40 épreuves autoclaves et 42 autres épreuves diverses.

Le tableau suivant indique l'augmentation des travaux du laboratoire et le nombre des échantillons reçus au laboratoire pendant les dix dernières années.

	Nombre d'échantillons reçus.	Nombre de briquettes confectionnées.	Augmentation sur le nombre soumis en 1904. Pourcentage.
1904	237	1,422	
1905	756	4,536	219
1906	835	5,010	253
1907	1,246	7,476	426
1908	1,454	8,724	514
1909	1,481	8,886	525
1910	2,360	14,160	896
1911	2,920	17,520	1,133
1912	4,293	25,596	1,711
1913	10,513	29,950	2,006

Aucun échantillon de ciment soumis pendant l'exercice dernier n'a été refusé, ce qui prouve que les essais persistants effectués au laboratoire du ministère ont obligé les fabricants de ciment à perfectionner leurs produits, ce dont bénéficie tout le Dominion.

Les échantillons reçus provenaient des sources suivantes:—

Ingénieurs du ministère des Travaux publics	5,977
Architectes du ministère des Travaux publics	4,516
Ministère de la Marine et des Pêcheries	6
Ministère de la Milice	2
Sous-ministre des Travaux publics	4
Ministère des Chemins de fer et Canaux	1
Individus	7

Le tableau suivant indique le nombre et les marques des échantillons reçus:—

International	4,723
Canada	2,853
Belleville	1,114
Star	968
Imperial	423
Lakefield	172
Non qualifiés	69
Vulcan	29
White	18
National	18
Alpina	9
Invictor	9
Sable et gravier	91
Acier	5
Briques	9
Câbles	3

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. E. PERLEY,
Directeur.

CONCLUSION.

Pendant l'exercice dernieer, les travaux de cette division du service se sont accrus énormément, comme on peut en juger par le rapport ci-dessus.

En 1914, les dépenses se sont élevées à $14,222,500.99 contre $10,177,831.45 pour la période correspondante de 1913.

Comme à l'ordinaire, les travaux confiés aux officiers sous ma direction ont été exécutés avec habileté et grand empressement, et c'est avec un plaisir sensible que je remercie tous ceux qui m'ont aidé, y compris les employés du bureau principal, des bons offices qu'ils ont rendus en toute occasion.

EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

ANNEXE A

PARTIE 4

EMMAGASINEMENT DES EAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA

1913-14

Ministère des Travaux publics, Canada,
Emmagasinement des eaux dans le haut de l'Ottawa,
Ottawa, Ont., 9 octobre 1914.

M. E. D. Lafleur,
Ingénieur en chef, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur l'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa, pendant la période écoulée entre avril 1912 et avril 1914.

L'origine du projet d'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa remonte à un grand nombre d'années, lorsque il s'est agi d'établir des pouvoirs hydrauliques fournis par les chutes Chaudière, à Ottawa, mais on ne s'occupa activement de ce projet que depuis 1904 à 1908. La première idée avait été de construire huit ou dix barrages aux embouchures des différents lacs. Ces barrages devaient être érigés au moyen de caissons de bois, analogues à ceux que construisent les marchands de bois, partout dans le pays. Cependant, après une investigation plus complète, il fut constaté que l'on obtiendrait de meilleurs résultats en bornant l'ouvrage aux trois grands lacs suivants: Quinze-Expanse, Timiskaming et Kipawa, dont la superficie de chacun excède 100 milles carrés, et dans lesquels se drainent des bassins d'une vaste étendue.

Il fut donc décidé de construire des barrages en béton afin d'établir sur chacun de ces trois lacs des réservoirs pouvant emmagasiner la plus grande quantité d'eau possible. La hauteur de la surface de ces réservoirs se trouva nécessairement limitée par les dommages qu'ils pouvaient causer aux propriétés adjacentes, dont la valeur monétaire augmente rapidement par l'exploitation des mines de Cobalt et des autres terrains miniers. Pour éviter des inondations, on a pris tous les moyens possibles pour rendre plus profondes les embouchures des lacs et diminuer ainsi l'étendue des réservoirs. La construction des barrages a été commencé en 1909; elle est maintenant pratiquement complétée, et les travaux pourront être utilisés dans le cours de 1915.

Le réservoir des Quinze comprend les lacs Expanse et Quinze qui sont navigables sur une distance de 60 milles, et forment une superficie totale de 120 milles carrés. Sur ces lacs on peut emmagasiner avec le temps une profondeur d'eau de 20 pieds. Le versant des eaux tributaires de ce réservoir a une étendue d'environ 8,000 milles carrés.

La construction de ce réservoir a été commencée en août 1911 et les travaux de fondations ont été exécutés à la journée. On a donné le contrat de l'ouvrage à MM. Morrow et Beatty, en mai 1912; le remplissage en pierre et les vannes en béton sont actuellement finis. Il sera possible d'emmagasiner les crues de l'automne, mais avant de remplir et garder le réservoir à sa pleine hauteur, il faudra régler les dommages causés aux limites à bois de coupe le long des bords du réservoir. On estime à 23,000 acres l'étendue des terres à bois affectées par cet ouvrage, et il est difficile d'en évaluer le coût, quoique des experts aient visité ces limites avec soin. Le barrage consiste en un mur en pierre de plus d'un mille de longueur, avec seize vannes de contrôle pouvant laisser passer tout le débit de la crue des eaux. Jusqu'au moment actuel, à la fin de septembre, on a dépensé pour la construction une somme d'environ $400,000.

Le réservoir de Timiskaming comprend le lac de ce nom, qui est navigable sur une longueur de 70 milles, et forme une superficie de plus de 100 milles carrés. Sur ce lac on peut emmagasiner une profondeur d'eau de 15 pieds, au moyen des 8,000 milles carrés de drainage des Quinze et des 11,000 milles carrés de drainage local. Le barrage avec vannes en béton a été commencé, en mai 1909, par les entrepreneurs MM. Kirby et

Stewart qui ont abandonné leur contrat au mois d'août 1911. L'ouvrage a été alors complété par le ministère, et mis en opération au mois d'août 1912. La longueur totale du barrage est de 1,600 pieds, avec environ trente vannes de contrôle pouvant laisser couler un débit de 100,000 pieds cubes par seconde à la période de la crue des eaux. Les dépenses, y compris les réparations dues à l'affouillement du fond de la rivière, et les dommages causés aux terres, s'élèvent jusqu'à présent au montant d'environ $500,000.

Le réservoir de Kipawa comprend le lac du même nom ayant une forme irrégulière. Ce lac a une superficie excédant 100 milles carrés et peut emmagasiner une profondeur d'eau de 15 pieds. Le bassin de drainage alimentant le réservoir n'a qu'une étendue de 2,100 milles carrés, ce qui ne suffit pas pour le remplir pendant les années de sécheresse. Les barrages construits par les marchands de bois, pendant plusieurs années, ont maintenu le lac à un maximum d'élévation 883, et un minimum d'élévation d'environ 875. Pour faire un réservoir d'emmagasinement d'eau en cet endroit, on a construit un barrage comprenant deux vannes et un mur de pierre, d'environ 200 pieds, traversant le nord ou l'embouchure de la rivière Kipawa; tandis qu'au sud, à Gordon-Creek, on a remplacé le vieux barrage de bois par un mur de pierre, de 800 pieds de longueur dans lequel on a construit une vanne pour laisser passer le bois.

Le barrage de Kipawa a coûté $62,000, et fut terminé en 1911; celui de Gordon-Creek a coûté $42,000, et fut complété en 1912. Les deux barrages ont été construits par MM. Morrow et Beatty.

Dans le but d'établir un autre centre d'emmagasinement, on a exploré le grand lac Victoria, qui fournirait un réservoir de 40 milles carrés avec une profondeur de 15 pieds. Il y a aussi le lac Kakabonga, de 100 milles carrés, qui se décharge dans la rivière Ottawa, et au sud dans la Gatineau; avec ce lac on pourrait se procurer un réservoir de 20 pieds de profondeur.

La méthode d'emmagasiner l'eau de ces lacs serait la même qu'on a suivie pour chacun des autres lacs, consistant en un barrage de pierre avec des piliers en béton pour former des vannes remplies de poutrelles d'arrêt. Mais la construction de ces réservoirs, au temps actuel, serait trop coûteuse à cause des difficultés de faire un tel ouvrage, et aussi à cause de ces endroits qui sont presque inaccessibles.

Quoique les réservoirs aient leurs surfaces élevées à 20 pieds au-dessus de l'eau basse, et même, lorsqu'ils seront baissés à 15 pieds, on ne poussera à la tête des vannes que la quantité ordinaire d'eau. C'est pour cette raison, et aussi à cause des complications qui peuvent surgir au sujet des intéressés à la navigation en été, qu'il est judicieux de ne compter que sur un emmagasinement de 15 pieds d'eau. Tous ces trois réservoirs actuellement complétés pourraient, sur cette base de calcul, fournir pendant cinq mois, ou 150 jours de diminution, le débit suivant:—

Quinze, 1,500 milles carrés, débit par pied.. ...	3,000 p.c.s.	pour 150 jours.
Timiskaming " "	3,000	" "
Kipawa " "	3,000	" "
Débit total....................	9,000	

La pluie et la neige sont les seuls moyens certains d'alimenter les réservoirs d'emmagasinement, lorsqu'on a soin par des barrages de garder la neige et la pluie de surplus, afin d'augmenter l'eau dans les rivières aux périodes de l'eau basse. Ces effets de température se produisent en septembre et octobre ainsi qu'en février, mars et avril.

Le bassin de drainage qui alimente la rivière Ottawa égale en étendue l'Angleterre et le pays de Galles. La quantité de pluie et de neige qui tombe dans cette région, et les moyens par lesquels elle se dévrs dans la rivière forme une étude assez compliquée. La méthode de résoudre ce problème consiste à enregistrer chaque jour les quantités de neige, de pluie, et d'évaporation, et aussi à prendre quotidiennement les hauteurs des surfaces des lacs, et les pentes des rivières. L'année, écoulée du 1er avril 1913 au 1er

avril 1914, a été très peu pluvieuse, et comme résultat de cette sécheresse le débit de la rivière n'a pas atteint la moyenne. Les terrains mouillés, c'est-à-dire les marais où s'absorbe une proportion de la pluie, ont manqué complètement, mais les réservoirs d'emmagasinement ont gardé aux chutes Chaudière, à Ottawa, un débit minimum de 20,000 p.c.s.

On trouvera ci-joints une liste des mesurages et jaugeages faits à divers endroits, ainsi que des tableaux statistiques donnant une idée de la chute de pluie et de neige pendant les saisons pluvieuses, les saisons à température moyenne et les saisons de sécheresse.

Les tableaux indique la précipitation pendant vingt années, chacune étant divisée en saisons de printemps, d'été et d'hiver, le tout avec la profondeur de l'eau au pied du canal Rideau:—

HIVERS SECS

Années.	1er novembre au 31 mars.	Avril.	Mai.	Elévation en mai.
1895	9·9 pouces	2·1 pouces	3 9 pouces	140·98 pieds
1901	10·3 "	2·4 "	3·5 "	141·42 "
1905	8·2 "	1·3 "	2·9 "	138 08 "
1906	9·1 "	0·8 "	1·6 "	139·23 "
1907	9·9 "	2·0 "	2·0 "	139·56 "
1910	9·2 "	1·4 "	2·4 "	138·21 "
1911	8 7 "	1·9 "	2·4 "	141·22 "

HIVERS DE TEMPÉRATURE MOYENNE.

1892	11·3 pouces	1·5 pouces	1·7 pouces	136·13 pieds.
1893	10·7 "	2·8 "	5·8 "	144·05 "
1894	11·6 "	0·8 "	3·9 "	142·48 "
1897	11·1 "	2·7 "	2·9 "	144·16 "
1899	12·1 "	0·7 "	3·7 "	144·52 "
1900	12·0 "	1·1 "	2·9 "	142·85 "
1903	11·3 "	0·9 "	1·3 "	139·00 "
1904	10·4 "	3·6 "	3·6 "	144·72 "
1913	10·7 "	1·5 "	1·8 "	140·87 "

HIVERS PLUVIEUX.

1896	13·6 pouces	1·6 pouces	1·9 pouces	141·15 pieds.
1898	14·0 "	0·7 "	2·8 "	137·98 "
1902	14·2 "	1 8 "	2·4 "	139·75 "
1908	14·5 "	1·3 "	4·0 "	145 80 "
1909	14·0 "	2·8 "	4·5 "	145·48 "
1912	14·2 "	2·2 "	4·7 "	140 92 "

ETÉS SECS.

Années.	1er juin au 31 août.	Septembre.	Elévation. en septembre.	Octobre.
1907	7·6 pouces	3·7 pouces	131·06 pieds	3·0 pouces.
1908	5·4 "	1·4 "	128·54 "	1·4 "
1913	6·8 "	2·2 "	129·38 "	3·6 "

ETÉS DE TEMPÉRATURE MOYENNE.

1894	9·8 pouces	3·1 pouces	129·23 pieds	3·9 pouces.
1895	8·8 "	2·9 "	130·35 "	1·0 "
1897	9·6 "	0·6 "	130·83 "	1·8 "
1898	9·1 "	3·5 "	130·79 "	4·8 "
1899	9·3 "	4·6 "	129·99 "	2·2 "
1901	10·4 "	2·5 "	128·88 "	1·9 "
1904	9·6 "	5·4 "	130·99 "	2·2 "
1905	10·4 "	3·9 "	129·99 "	2·6 "
1906	8·4 "	2·4 "	128.27 "	3·5 "
1909	9·8 "	2·4 "	132·42 "	1·4 "
1910	8·5 "	1·6 "	130·21 "	3·3 "
1911	9·5 "	3·2 "	128·96 "	2·7 "
1912	8·5 "	3·1 "	130·89 "	3·0 "

ETÉS PLUVIEUX.

1892	11·8 pouces	3·4 pouces	130·42 pouces	1·5 pouces.
1893	13·1 "	2·5 "	130·56 "	2·1 "
1896	11·2 "	4·3 "	129·85 "	1·9 "
1900	11·0 "	4·1 "	131·84 "	1·5 "
1902	11·9 "	3·5 "	130·61 "	4·0 "
1903	12·6 "	2·7 "	131·40 "	2·0 "

Un état général des mesurages du débit de l'Ottawa et de ses tributaires, faits aux diverses stations de jaugeage établies le long de cette rivière et de ses tributaires, démontre la nature des travaux exécutés par le personnel de cette division du ministère.

Quinze.—Ces mesurages couvrent une série du débit de 2,800 à 25,000 p.c.s. On devra faire d'autres mesurages excédant 25,000 p.c.s. pour compléter la datum du niveau plus bas à Maples.

Rivière Kipawa.—Des mesurages ont été faits entre les élévations 865·50 et 866, et aussi entre 869 et 870; ce qui laisse un espace dans la courbe de 3 pieds avec des débits variant entre 600 et 3,500 p.c.s.

Rivière Montréal.—Il est nécessaire de faire de plus amples mesurages. Aux seuls endroits convenables où l'on a pu faire le jaugeage le niveau de la rivière est contrôlé par des barrages. Pour arriver à prendre le débit quotidien de la rivière, sans faire des mesurages à chaque jour, on a placé une jauge à la station de Gillies. En estimant la pente entre cette dernière jauge et la jauge de Latchford, de manière à mesurer le courant, on peut calculer le débit quotidien.

Gordon-Creek.—Ce cours d'eau a été jaugé entre les débits de 90 à 2,100 p.c.s. A l'endroit où la jauge est placée, le courant est très fort; ce qui cause des fluctuations qui ne donnent pas toujours la vraie quantité du débit de l'eau.

Timiskaming.—Le mesurage à cette station a été bien fait seulement entre les débits de 15,000 et 20,000 p.c.s. Il faudrait prendre des mesurages additionnels à l'extrême eau basse et à compter du débit de 20,000 p.c.s. jusqu'à celui de la période de l'eau haute.

Ottawa à Deux-Rivières.—On n'a pas fait de jaugeage à cet endroit depuis 1911. La jauge est encore gardée en opération à la station Klock, vu qu'elle donne un assez bon aperçu de la décharge entre le lac Timiskaming et la rivière DuMoine.

Rivière DuMoine.—Des mesurages additionnels sont nécessaires à toutes les périodes du niveau de l'eau de la rivière. La jauge est située à 1 mille en haut de la rivière et n'a pas encore été fixée pour des niveaux précis.

Rivière Petawawa.—Il faudra faire d'autres mesurages à l'extrême eau basse et à l'extrême eau haute.

Rivière Noire.—Cette rivière a été partiellement mesurée en haut du village. Des lectures de la jauge sont prises quotidiennement au pont public. Pendant les périodes de l'eau basse, ces lectures sont affectées par l'ouverture et la fermeture du barrage.

Rivière Coulonge.—Il est nécessaire de faire des mesurages plus nombreux à compter du débit de 3,000 p.c.s., jusqu'au débit à l'époque de l'eau haute.

Ottawa à la Passe.—Cette station a été bien évaluée depuis un débit de 20,000 p.c.s., en descendant jusqu'à 9,000 p.c.s. Les mesurages devraient être continués, au printemps prochain afin de mieux déterminer la partie supérieure de la courbe.

Rivière Bonnechère.—Il sera nécessaire de placer une nouvelle jauge quelque part en aval du barrage inférieur à Renfrew. La jauge actuelle n'est plus de service pendant les périodes de l'eau basse à cause du remplissage de l'étang lorsque le pouvoir est fermé. Une jauge avec contre-poids et chaîne devra être placée à un endroit convenable en aval des usines du pouvoir.

Rivière Ottawa à Quyon.—Cette station a été bien évaluée entre les élévations sur le lac Deschênes, de 190–20 et 192–80. Ces deux élévations représentent les décharges de 16,000 et 46,000 p.c.s. Il est nécessaire de prendre d'autres jaugeages à l'extrême eau basse, à l'eau moyenne et à l'eau haute.

Rivière Ottawa aux chutes Chaudière.—Les mesurages à cet endroit n'ont pas dans leur ensemble des résultats bien satisfaisants à cause de l'inégalité du lit de la rivière et des nombreux chenaux. La station que l'on a essayée en bas de Quyon donne jusqu'à présent des résultats beaucoup plus satisfaisants. Le drainage du bassin compris entre Quyon et la Chaudière devrait varier entre environ 80 et 2,500 p.c.s. Les débits variant entre ces chiffres sont en tous cas ajoutés à chaque mesurage du cours d'eau qui sera fait en aval de Quyon.

Rivière Rideau.—L'évaluation de la courbe est incomplète. On n'a pu se procurer des mesurages au commencement de la saison parceque la jauge a été enlevée lors de la reconstruction du pont public, et qu'on avait pas de repère pour placer cette jauge.

Rivière Gatineau.—La courbe n'est pas très bien définie parce qu'on n'a pu tenir compte des mesurages faits au commencement de la saison. Un barrage a été construit, bloquant le petit chenal au bas des chutes de Chelsea, et diminuant ainsi le débit marqué par les élévations de la jauge qui indiquait auparavant une décharge plus considérable.

Rivière Ottawa à Besserer's Grove.—Le mesurage le plus bas a donné un débit de 14,600 p.s.c. Lorsque le niveau de la rivière est tombé au-dessous de l'élévation 127-80, les décharges ont prises de la courbe qui se trouvait plus basse que ce mesurage. C'est pourquoi, il est nécessaire de faire plusieurs mesurages au niveau de l'extrême eau basse si l'on veut établir une statistique d'une courbe plus certaine.

Rivière du Lièvre.—Des jaugeages ont été pris aux diverses périodes du niveau de la rivière, depuis celui de l'eau haute jusqu'au niveau de l'eau pendant l'été.

Rivière Rouge.—La courbe est assez bien définie, des mesurages ayant été pris à toutes les périodes des niveaux de la rivière, à l'exception du niveau de l'extrême eau basse.

Rivière Ottawa à Carillon.—Bien qu'on ait fait un nombre assez considérable de mesurages à cet endroit, les diverses courbes ne sont pas encore bien déterminées. Les jauges placées à Grenville, Carillon et Sainte-Anne ont tous enregistré ces mesurages, mais les résultats ne sont pas encore satisfaisants. Je désire recommander que le parti, qui est actuellement aux Cèdres, soit transféré à Carillon à la fin du présent mois pour y demeurer jusqu'à une période assez avancée dans l'hiver. A cette époque, lorsque la glace commence à prendre, nous avons toujours eu des difficultés à estimer le débit de la rivière. Les données recueillies seraient par conséquent d'une valeur considérable.

Rivière du Nord.—Le jaugeage de cette rivière se fait en même temps que celui de la rivière Ottawa afin de se procurer le débit total à l'embouchure de la rivière Ottawa.

Les travaux de mesurage, exécutés jusqu'au 1er avril 1914 dans le fleuve Saint-Laurent, sont indiqués dans le tableau suivant:—

Date.	Total à partir du lac St-François.	Débit en aval du havre de Montréal.	Lanoraie.
1913.			
16 au 20 mai	287,200	365,200	453,500
27 mai	295,200	354,600	426,800
31 mai au 2 juin	295,000	354,800	428,100
5 au 6 juin	276,000	326,500	391,800
10 au 13 juin	296,100	338,100	394,500
19 juin	275,200	312,500	363,800
20 au 21 juin	282,300	318,500	368,300
25 au 28 juin	282,500	312,500	356,500
17 juillet	303,500	320,700	352,300
22 juillet	323,700	340,900	372,400
23 au 24 juillet	301,900	319,400	351,100
29 juillet	298,400	313,900	343,000
31 juillet	320,300		
30 juillet, 2 et 5 août	298,000	312 400	340,300
6 août	298,200	310,800	336,700
7 août	287,900	301,100	327,700
13 août	289,900	300,700	324,400
14 au 15 août	291,400	301,900	325,100
19 août	279,800	289,300	311,300
19 au 25 août	282,000	291,500	313,600
27 au 29 août	278,100	287,600	309,700
28 août	299,900	309,400	325,100
2 au 3 septembre	296,700	306,300	328,500
4 septembre	277,400	287,600	310.500
6 septembre	292,200	301,700	323,700
9 septembre	274,400	283,600	305,100
10 septembre	280,300	298,000	310,000
11 septembre	274,900	284,100	305,600
12 septembre	292,400	300.600	320,300
13 septembre	291,800	300,000	319,800
15 septembre	281,300	288,900	308,000
16 septembre	299,900	307,000	326,100
19 septembre	292,200	299,800	318,700
20 septembre	295,200	302,400	320,800
23 septembre	301,800	310,000	330,000
24 septembre	290,600	298,800	318,800
25 septembre	293,600	302,000	322,400
30 septembre au 1er octobre	284,000	292,800	314,000
6 au 7 octobre	267,300	276,800	298,000
8 octobre	256,500	266,000	288,100
10 au 11 octobre	248,300	256,700	277,100
17 au 18 octobre	215,000	223,000	242,900

On n'a encore pris auacune disposition convenable pour éprouver les instruments de mesurage à Ottawa. La vérification des instruments est une partie importante de l'ouvrage, car la vitesse des courants observée à différents points, doit être multipliée par de grands facteurs, ce qui amplifie les erreurs des instruments d'une manière alarmante. Jusqu'ici, des stations temporaires de mesurage ont été utilisées au lac Dow pendant les mois d'été ,et au lac Mackay, à Rockliffe, pendant la saison d'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. COUTLEE,

Ingénieur en charge des travaux.

ANNEXE B

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

COPIE CERTIFIÉE d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvée par Son Altesse Royale le Gouverneur Général, le 18 mars 1914.

Dans un mémoire du ministre des Travaux publics, en date du 24 février 1914, soumettant qu'il a soigneusement considéré les pétitions et les représentations adressées au gouvernement par des municipalités, chambres de commerce, et d'autres corps publics du Canada, demandant une augmentation des facilités pour le transport des produits canadiens aux marchés du monde, par des routes entièrement canadiennes, et insistant pour que ce résultat soit obtenu, en même temps que le développement des ressources et industries canadiennes qui en résulteront, par la construction d'un canal intérieur à eau profonde, pouvant donner passage aux grands bateaux des lacs, depuis la baie Georgienne jusqu'au port de Montréal.

Le ministre représente qu'en l'année 1904, il fut décidé de faire un arpentage complet et d'examiner la possibilité d'un tel canal par voie de la rivière des Français, du lac Nipissing, et des rivières Mattawa et Ottawa. Cet arpentage fut terminé en 1907 et a démontré la possibilité physique de la construction du canal de la baie Georgienne, avec un chenal de 22 pieds, à partir des Grands lacs jusqu'à Montréal. Les ingénieurs évaluèrent alors le coût de cet ouvrage à environ $100,000,000.

Ce projet devrait être aussi le sujet d'une étude sérieuse au point de vue des avantages commerciaux et nationaux qui pourraient en dériver, et les questions suivantes, relatives aux aspects industriels et commerciaux de l'entreprise projetée, devraient être examinées:—

1. Une étude du problème du transport relativement à la voie projetée de communication par eau; jusqu'à quel point elle peut contribuer au développement des ressources du pays.

2. Les avantages d'une grande voie de communication par eau depuis les lacs jusqu'à la mer, ouverte aux plus grands vaisseaux sur les lacs; la possibilité que ces vaisseaux naviguent sur ces voies d'eau, et l'influence sur les prix de transport, principalement sur les denrées à bas prix que le pays produit.

3. La concurrence que cette communication par eau ferait aux voies ferrées; l'effet sur les chemins de fer, par la création de nouvelles industries, vu le prix modique du fret qui ne peut être transporté par voie ferrée, créant ainsi un développement dans les industries et une augmentation de la population, et une demande pour une meilleure qualité de fret cherchant le transport par rail.

4. Le volume probable du trafic disponible à cause des avantages naturels de cette communication par eau, qui serait la plus courte et la plus profonde depuis la tête des Grands lacs jusqu'à la mer pour les plus grands vaisseaux des lacs, et la longueur probable de la saison de navigation par cette voie de communication par eau.

5. Trafic des Grands lacs; comment il atteint la mer. Le pourcentage du trafic canadien passant par les ports des Etats-Unis, et les causes de cette déviation.

6. Transport sur les lacs; les taux obtenus; les taux par lac et rail comparés aux taux par rail seulement; aussi une comparaison entre la route projetée du canal des navires de la baie Georgienne et toutes les lignes rivales en existence, et en voie de construction et leur capacité; le coût comparatif de transport par tonne, mille, rail, lac et rail, et entièrement par eau.

7. Un parallèle entre le volume du trafic qui pourrait être transporté par eau et celui qui pourrait l'être par voie ferrée durant la même période. Les avantatages économiques probables d'une telle voie de communication par eau.

8. La situation du Nord-Ouest; Fort-William et Port-Arthur étant le point objectif de toutes les lignes traversant la zone du blé. Comment pourrait être améliorée la situation à la tête des lacs; est-ce qu'une voie de communication entièrement par eaux, de Fort-William à la mer, pour les plus gros vaisseaux des lacs, serait le complément naturel des voies de communication par eau et des voies ferrées actuelles?

9. La situation des voies fluviales existantes et projetées *via* Galveston; quelle serait leur influence relativement au détournement du trafic de la route des lacs et du Saint-Laurent. Son effet sur le mouvement du trafic par l'ouverture des routes de la baie d'Hudson, du Pacifique et du Panama.

10. Les conditions existantes sur les rives de l'Atlantique au Canada et aux Etats-Unis, au sujet de la manière de disposer du trafic et des taux d'assurance maritime.

11. *Commerce international.* La facilité du commerce entre les provinces. Le Nord-Ouest approvisionnant de blé, à un taux de transport moins élevé, les provinces d'Ontario, Québec et les Provinces maritimes; Ontario et Québec fournissant en retour les produits de leurs manufactures, tandis qu'il serait peut-être possible à la Nouvelle-Ecosse de fournir la houille à quelques endroits d'Ontario à un taux de fret moindre que celui qu'il en coûte actuellement pour le faire venir des Etats-Unis, épargnant ainsi des sommes considérables au pays.

12. L'industrie du fer et autres ressources minérales; la voie de communication par eau profonde comme facteur de leur développement.

13. L'industrie de la pâte de bois et la possibilité de son développement.

14. La tendance de fabriquer à la source d'approvisionnement; les possibilités sur la route de la voie de communication par eau où la matière première, qui ne peut être transporté par voie ferrée à bas prix, est facile à obtenir. Le développement facile de vastes forces hydrauliques aux barrages, pour des fins industrielles.

15. Le nouveau territoire ouvert dans le Nord-Ouest et les moyens de transporter plus tard le blé à un marché ouvert; le coût du transport du blé depuis les centres importants dans le Nord-Ouest jusqu'à la tête des lacs.

16. L'entreposage à la tête des lacs, et les ports maritimes; l'étendue de tête de ligne nécessaire.

17. Les marchés, statistiques générales, historique des canaux profonds; leur développement commercial.

18. D'une manière générale, les possibilités commerciales du projet de communication par eau.

Avec cet objet en vue, il est désirable qu'une Commission Royale soit instituée, pour étudier les différentes questions ci-dessus mentionnées, et toutes les autres questions relatives au sujet, qui pourraient se suggérer d'elles-mêmes à la Commission, au cours de ses recherches.

En conséquence, le ministre recommande qu'une Commission Royale soit créée dans le but plus haut cité, et composée des membres suivants:

W. Sandford Evans, Winnipeg, président,
Frank S. Meighen, Montréal, et
Edouard Gohier, Montréal.

Le ministre recommande en plus, que cette Commission soit autorisée à employer l'assistance technique et professionnelle, que ses membres pourraient exiger.

Que la commission exerce ses fonctions suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil.

Le ministre recommande aussi qu'un montant soit voté à même lequel le ministre des Travaux publics sera autorisé à payer les dépenses de toutes espèces, y compris les frais de voyages des commissaires, et telles autres dépenses—y compris l'assistance technique et professionnelle—qui seront nécessaires, ainsi que le salaire, au taux de $300 par mois, d'un secrétaire de la commission, qui sera subséquemment nommé par le ministre des Travaux publics.

Le comité approuve ces recommandations et les soumet pour être autorisées.

RODOLPHE BOUDREAU,

Greffier du Conseil Privé.

PARTIE V

RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 7 décembre 1914.

M. R. C. DESROCHERS,

Secrétaire, ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat, pour l'année terminée le 31 mars 1914.

Ce rapport, similaire à celui de l'année dernière, est accompagné d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes aériennes et sous-marines en opération, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires donnant des détails sur les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,

Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

PUISSANCE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL: MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

(31 mars 1914.)

EXÉCUTIF.

L'hôn. R. Rogers, ministre des Travaux publics.
M. J. B. Hunter, sous-ministre des Travaux publics.

PERSONNEL DU BUREAU PRINCIPAL.

D. H. Keeley, surintendant général.
M. W. Crean, assistant technique.
J. E. Gobeil, assistant technique.
Mlle E. D. McClosky, secrétaire du surintendant général.
Mlle A. Ranger, assistante-secrétaire.
P. G. Burgess, comptable, branche du télégraphe.
S. E. Bray, assistant-comptable, branche du télégraphe.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Sydney-Nord, Cap-Breton, lignes télégraphiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

J. S. McDonald, Edmonton, Alta., lignes du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, sur. de dist., côte nord et du G. N. W.
E. H. Têtu, Longue-Pointe de Mingan, sur. de dist., côte nord, Bersimis-est.
J. P. Pouliot, sur. de district. ligne de la quarantaine, etc., jusqu'à Grosse-Ile.
A. Malouin, sur. de dist., Pointe-Ouest, île d'Anticosti.
A. Le Bourdais, Grindstone, sur. de dist., îles de la Madeleine.
J. Dumulon, Ville-Marie, P.Q., sur. loc. dist. de Timiskaming.
D. C. Dawson, Saint-Jean, N.-B., sur. de dist., réseau du Cap-Breton.
J. B. Parker, Grand-Manan, N.-B., sur. de dist., réseau de la baie de Fundy.
J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., sur. de dist., réseau de l'île Pelée.
Robt. C. MacDonald, Edmonton, Alta, sur. de dist., territoire du Nord-Ouest.
Wm Dee, Victoria, sur. de dist. de l'île Vancouver.
W. H. Stevens, Kamloops, C.-B., surint. de la ligne Kamloops-Okanagan.
J. T. Phelan, Vancouver, C.-B., sur. de dist., réseau du Yukon.
H. Gilchen, Whitehorse, T.Y., sur. de dist., Atlin et frontière.
C. E. Goodwin, Ashcroft, C.-B., sur. de dist., Ashcroft-Hazleton.

Service télégraphique de l'Etat.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			Milles	Nœuds.			
Terre-Neuve....	Port au Basque—Cap-Ray............	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (ligne de c.)..	1880-02	165½	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or....	1880	......	½			
" ..	" havre Ste-Anne (Englishtown)	1887	......	¼	166¾	23	
" ..	" havre Ingonish...........	1887	......	¼			
" ..	French-River....	....	......	¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head........	....	......	¼			
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul....	1890	....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul....................	1890	3	......			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point.	1907	8	......	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove.................	1887-00	109	......	109	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable..............	1883	16	......			
" ..	A travers le chenal Bear-Point..........	1883	....	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare	1883	....	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury.........	1903	41¾	.....	73¾	7	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre.........	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu.............	1904	84¼	.....			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari	1902-09	1	3½	131½	17	
" ..	Sur l'île Scatari.......................	1904	7¼	......			
" ..	Gabarus—Sydney-Nord	1904	35½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head..........	1905	36	.....	36	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni...............	1905	37	......	37	10	
" ..	Baie-Chateau—Grand-Narrows.........	1908	16	.....	16		
" ..	Grand-Narrows—Shénacadie...........	1910	8	...	8		
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)....	1910	28	....	28		
" ..	Baddeck—Little-Narrows...............	1910	19½	....	19½		
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième						20,948
" ..	fil)......................................	1906	6	......	6		
	Grande-Rivière—Enon................	1907	19½	......	19½	2	
" ..	Enon—Gabarous	1909	31	......	31	2	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh..............	1909	33½	......	33½	5	
" ..	N. E. Margaree—Big-Interval...........	1912	10	......	10		
" ..	S. W. Margaree—Ainsley-sud.........	1912	23	......	23		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows.	1912	8½	......	8½		
" ..	Ligne de C. Lake Ainsley à Hayes-River	1912	3	.....	3	1	
" ..	Loch Ban—Scottsville..................	1912	7	....	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale............	1912	8	. .	8		
" ..	S. L. Ainsley—Whycocomagh..	1912	7	......	7		
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	......	7		
" ..	Little-Narrows—Washabuck	1912	12	.....	12		
" ..	Loop, Eskasoni—McAdams Lake	1912	5	.....	5		
" ..	Grand Narrows—Lower Shenacadie.....	1912	7	.....	7		
" ..	Baddeck, Nyanza Rossville.............	1913	21	......	20	2	
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture).						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood	1907	½	....			
" ..	Port-Hood—Ile Smith............ ...	1907	......	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure.......	1907	4	.....	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry.................	1907	.....	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure..........	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac, Pointe-Sapin	1885	52¼	....	52¼	15	4,028
	A reporter........................	....	951	31½	982½	136	21,976

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report	....	951	$31\frac{1}{2}$	$982\frac{1}{2}$	136	21,976
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello	1880	.....	$1\frac{3}{4}$			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport	1880	$\frac{1}{2}$	.....			
" ..	Sur l'île Campobello	1880	$7\frac{1}{2}$	.....			
" ..	Campobello-Grand-Manan	1880	.....	$7\frac{1}{4}$			
" ..	Sur l'île Grand-Manan	1880	$25\frac{1}{4}$	.....	$45\frac{3}{4}$	12	2,340
" ..	Grand-Harbour—Ile Cheney	1890	.. ..	$\frac{1}{2}$			
" ..	Sur l'île Cheney	1890	$\frac{3}{4}$	.....			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead	1890	......	$\frac{3}{4}$			
" ..	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin	1900	......	$\frac{3}{4}$			
" ..	" "	1910	......	$\frac{3}{4}$			
	Embranchement de Cannet-Rock :						
" ..	Seal Cove—Ile Big-Wood	1910	$\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$			
" ..	Sur l'île Big-Wood	1910	$1\frac{1}{2}$				
" ..	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood	1910	......	$\frac{1}{2}$	$11\frac{1}{4}$	3	†
" ..	Sur l'île Little-Wood	1910	$\frac{1}{4}$				
" ..	Ile Little-Wood—Cannet-Rock	1910	......	$7\frac{1}{4}$			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
Québec	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine	1880	......	55			
"	Sur les îles de la Madeleine	1881-02	$83\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$			
"	Grosse-Ile—Ile Brion	1902	...	11			
"	Sur l'île Brion à Dingwalls	1902	1	......			
"	" de Dingwalls au phare	1909	5	.....	$184\frac{3}{4}$	18	3,196
"	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture)	1902	8	.....			
"	Pointe Basse—South Beach (ceinture)	1905	6	......			
"	Grindstone—Barachois (ceinture)	1909	6	......			
	Ile Amherst—Ile d'Entrée	1910	2	$6\frac{3}{4}$			
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse à Fougère	1881	28	......			
"	L'Anse à Fougère—Anticosti	1881	......	$44\frac{1}{4}$	$316\frac{1}{2}$	9	3,588
"	Sur l'île Anticosti	1881-90	$223\frac{1}{4}$	......			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan	1890	......	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi	1881-04	98	....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine	1904	78	......	78	5	
"	Malbaie—Baie St-Paul	1904	$32\frac{1}{2}$	.....	$32\frac{1}{2}$	2	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière	1904	13	...	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles	1903	$31\frac{1}{2}$	.....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire	1903	7	......	$46\frac{1}{2}$	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence	1903	8	....			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur	1905	$73\frac{1}{2}$	....	$73\frac{1}{2}$	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil)	1904	53	......	53	....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)	1905	$14\frac{1}{2}$	......	$14\frac{1}{2}$	....	
	A reporter	....	$1,758\frac{3}{4}$	191	$1,949\frac{3}{4}$	205	31,100

† Inclus dans le réseau de la baie du Fundy.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	1,757¾	191	1,949¾	205	31,100
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe..............	1907	30	.....	30	4	
″	La Pipe—Péribonka....................	1908	17	......	17	2	
″	Baie St-Paul—St-Placide................	1908	8½	...	8½	1	41,556
″	Taché St. Louis de Nazaire, l. de c.....	1912	5	.....	5	1	
	Ligne de la rive nord:						
″	Malbaie—Baie Château (Tadoussac).....	1881 01	949¼	....			
″	A travers la riv. Saguenay à Tadoussac..	1883	. ..	1¼	1,030¾	69	
″	″ ″ ″ ″ ..	1909	......	1			
″	Baie Château—Belle-Isle*.......	1901	....	....	.....	.....	
″	Bersimis—Godbout....	1904–05	114	... ..	114	......	
″	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	......	4	1	
″	Harrington—Ile Harrington......	1909	1¼	3¼	4½	1	
	Réseau de la quarantaine:						
″	Québec—L'Ange-Gardien.	1885	13	.. ..			
″	L'Ange Gardien—Ile d'Orléans..	1885	.....	¾			
″	″ (3 longueurs)...........	1906–09	...	2¼			
″	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	......			
″	Ile d'Orléans—Ile Réaux............. ...	1889	......	2			
″	″ ″ (2e câble)...............	1910	......	2¼			
″	Sur l'île Réaux.......	1889	2½	......	80¼	11	1,656
″	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	......	2			
″	″ ″ (2e câble)....	1910	......	2			
″	Sur la Grosse-Ile (tout compris).	1885–94	3¼	....			
″	St-Jean—Ste-Famille (ceinture).........	1904	11	..			
″	St-François—St-François-nord (fil de ceinture).......	....	10	.....			
″	St-François—Baie St-Paul*	1906	......	......	......	......	....
″	Ile aux Grues à Montmagny......... ..	1905–09	......	5	5		
″	Sur l'île aux Grues	1905	3	......	3	5	
″	Ile aux Grues à la Grosse-Ile.	1907	......	5	5		
″	Beauport—Laval.......................	1909	15	......	15	4	1,920
″	Ile d'Orléans, téléphone.....	1910	68	.....	68	7	13,424
″	Barrage Kippewa—Ville-Marie.....	1910	33½				
″	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45	....	78½	9	1,512
″	St-Isidore, embranchement..............	1912	3½	.....	3½	1	
″	Ile aux Grues—Ile aux Oies............	1912	10	.....	10	2	
″	Lac Charlesbourg, Beauport—Stoneham.	1913	52¼	......	52¼	8	1,147
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	17¼			
″	Leamington Dock—Ile Pelée....	1901	......	.....	45¾	18	984
″	Sur l'île Pelée......	1889–00	16½	....			
	Lignes du Nord-Ouest:						
Nord-Ouest. ...	Qu'Appelle—Edmonton	1883	593½	......	593½	16	
″	St-Paul—Dunlingville.	1912	48	......	48	2	
″	Edmonton—Athabaska-Landing..... .	1904	98	.....	98	2	
″	Athabasha Landing—Mirror Landing...	1909	70	.....	10	1	
	A reporter.....	....	4,023	235	4,258	370	78,363

* Cette partie du câble (Baie Château-Belle-Isle) de 22¼ nœuds, fut relevée en 1909.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	4,023	235	4,258	370	78,363
	Réseau du Nord-Ouest—Suite :						
Nord-Ouest....	Miror Landing—Peace-River	1910	199	.....	199	3	
"	Peace-River—Dunvegan	1911	74	....	74	2	
"	Dunvegan—Lake-Saskatoon	1912	76	.....	76	2	
"	Grand-Prairie-City, ceinture	1912	16	......	16	1	
"	Peace-River—Shaftsbury	1911	15	.....	15	3	
"	Moose-Jaw—Wood-Mountain	1885	107	......	107	4	
"	Wood-Mountain—Willow-Bunch	1904	39	......	39	2	
"	Gravelburg, ceinture	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	.....	28	1	
"	Saskatoon, ceinture	1892	28	......	28	1	
"	Edmonton—Indian-Agency—Stony-Plain	1904	32	..	32	5	
"	Edmonton—St-Albert	1887	9	......	9	1	
"	St-Albert—Qui-Barre— Alexandre	1902	25	......	25	3	
"	Duck-Lake—Batoche	1902-10	9	...	9	2	
"	Duck-Lake Indian Agency	1902	$3\frac{1}{2}$	......	$3\frac{1}{2}$	3	92,148
"	Lloydminster (ceinture)	1904-09	58	......	58	1	
"	Andrew (ceinture)	1904	10	......	10	1	
"	Andrew et Whitford	1905	7	...	7	1	
"	Lamont (ceinture)	1910	7	....	7	1	
"	Lipton (ceinture)	1906	2	.....	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File-Hills, agence	1907	28	....	28	4	
"	Saddle-Lake—Ecole industrielle	1900	$6\frac{1}{2}$	......	$6\frac{1}{2}$	1	
"	Kamsac—Agence des Sauvages	1907	$6\frac{1}{2}$	......	$6\frac{1}{2}$	2	
"	Sintaluta—Assiniboine	1913	8	.....	8	.....	
"	Kamsac—Agence des Sauv.—Pelly	1910	$17\frac{1}{2}$	......	$17\frac{1}{2}$	4	
"	Battleford—Green-Lake	1912	185	......	185	4	
"	Meota (ceinture)	1912	20	......	20	1	
"	Grouard—Prairie-River	1912	37	.....	37	5	
Colombie-Brit...	Victoria—Banfield—Cap Beale	1891	130	......	130	12	
" ..	Embr. du tél. sans fil	....	$1\frac{1}{2}$	.....	$1\frac{1}{2}$	...	
" ..	Victoria—Jordan-River (téléphone)	1909	40	......	40	5	
" ..	Alberni—Banfield	1899	53	......	53	3	
" ..	Alberni—Clayoquot	1902	$96\frac{1}{4}$	....$1\frac{1}{4}$	$97\frac{1}{2}$	9	
" ..	Toquart—Sechart—embr.	1907	$9\frac{1}{2}$	......	$9\frac{1}{2}$	1	
" ..	Moskito-Harbour—Tofino	1911	$10\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$10\frac{1}{2}$	1	
" ..	Tofino—Cloayoquot-Sound	1911	$11\frac{1}{2}$	......	$11\frac{1}{2}$	1	55.880
" ..	Nanaïmo—Comox—Campbell-River	1893-08	118	....	118	9	
" ..	Comox—Cap-Lazo	1910	6	......	6	...	
" ..	Parksville—Alberni	1895	30	.	30	1	
" ..	Union—Denman—Hornby	1907	23	2	25	5	
" ..	Nanaïmo—Gabriola	1909	$18\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	19	6	
" ..	Campbell-River—Texeda-Islands	1910	$53\frac{3}{4}$	$18\frac{1}{2}$	$72\frac{1}{4}$	10	
" ..	Salt-Spring-Island	1902-04	62	$7\frac{1}{4}$	$69\frac{1}{4}$	21	5,088
" ..	Malahat—Saanich	1912	$\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$	1	
" ..	Chemainus—Kuper—Thetis Island	1912	$7\frac{1}{2}$	5	$12\frac{1}{2}$	4	340
" ..	Sydney—Sydney-Island	1910	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	5	2	672
" ..	Powell River—Vancouver	1913	116	11	127	*	
" ..	Golden—Windermere	1901-02	89	......	89	5	3,822
" ..	Kamloops—Lower-Nicola	1899	76	......	76	14	
" ..	Lower-Nicola—Penticton—Canford	1905-11	197	......	197	19	
" ..	Vernon—Kilowna	1905	76	......	76	4	
" ..	Kilowna—Penticton	1906	$46\frac{1}{2}$	..	48	5	
" ..	Vernon—Lumby	1907	17	$1\frac{1}{2}$	17	1	
" ..	Kamloops—Louis-Creek	1908	39	....	39	7	
	Louis Creek—Mount Olie	1910	30	...	30	6	79,872
	A reporter	....	$6,283\frac{1}{2}$	288	$7,111\frac{1}{2}$	637	316,185

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	......	6,823½	288	7,111½	637	316,185
	Réseau de la Col.-Britannique—Suite.						
Colombie-Brit...	Kamloops—Savonas	1913	26	....	26	5	
" ..	Kamloops—Barnhardtville	1911	12	......	12	2	
" ..	Vancouver—Newport	1913	41½	10	41½	3	
" ..	Queen Charlotte—Towhill	1913	109	......	109	1	
" ..	Shingle Bay—Aligard Bay	1913	7	.....	7	13	
" ..	Kamloops—Grand Prairie—Vernon	1910	89	......	89	7	
" ..	Nakusp—Edgewood	1912	50	...	50	7	
Yukon	Ashcroft—Dawson et la frontière	1899-01	1,845			89	
"	Hazelton—Port-Simpson et Aberdeen	1901-02	202½				
"	Tagish—Cariboo-Crossing	1901	18	....	2,252½		
"	150-mile-Station—Quesnelle-Forks	1902	64				
"	Ashcroft—Lillooet	1896	62				
"	Quesnelle—Barkerville	1887	61				
"	Ashcroft—Quesnelle (fil local)	1878-87	215	......	215	......	126,215
"	Hootalinqua—Livingstone-Creek	1907	35	....	35	2	
"	Aberdeen—Prince-Rupert	1907	40	....	40	5	
"	Kitsumkalum à Stewart	1910-11	171	..	171	7	
"	150-Mile-House—Bella-Coola	1912	329	......	329	17	
"	Lilloet—Pioneer-Mines	1912	71	..	71	6	
"	Fraser—Lac Stewart	1912	40	......	40	1	
"	Lillooet—Lytton	1913	47	...	47	7	
	Total	....	10,024	289	10,313	771	442,200

RAPPORT DU SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT POUR 1913-1914.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes, qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'Etat à des compagnies privées ne sont pas comprises dans cette liste.

Dans les pages suivantes, on s'occupe des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'année; et en outre de ce qui s'est fait, pour les exercices précédents, on donne sous forme de rapports séparés ci-annexés, toutes les données qu'il a été possible d'obtenir des surintendants de district, les susdits rapports seront mentionnés sous les différents titres des districts. Lorsqu'il ne se rattache aucune mention particulière à une ligne ci-dessus mentionnée, on doit comprendre qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, sans qu'il y ait eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUVE.

La ligne entre le Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

CAP-BRETON, N.-E.

La ligne de Main-à-Dieu à Louisbourg, et les lignes de l'île Scatterie, ont été changées du télégraphe au téléphone, à la grande satisfaction du public. On a fait des réparations et des renouvellements considérables aux diverses lignes et le revenu en a été augmenté. Un rapport (n° 1) du surintendant de district M. D. C. Dawson est annexé à ce rapport.

Ile Saint-Paul.—Le câble entre la baie Saint-Laurent et l'île Saint-Paul, qui s'était rompu en 1912, a été réparé le 30 avril 1913 par le steamer *Tyrian*, et, depuis, il a fonctionné régulièrement.

BAIE DE FUNDY.

Interruptions et réparations du câble.—Le câble, entre Grand-Manan et Campo-Bello se brisa le 13 décembre, et fut réparé le 15 janvier 1914 par le steamer *Tyrian*.

Ligne sous-marine.—La recommandation de poser un second câble entre Grand-Manan et la terre ferme, pour le service télégraphique, fut approuvée et un montant fut voté à cette fin. Il y a eu peu d'interruptions au cours de l'année.

Le rapport (n° 2) ci-annexé du surintendant de district, M. J. R. Parker, couvre les opérations du réseau télégraphique durant l'année expirée le 31 mars 1914.

QUEBEC.

Réparations du câble des îles de la Madeleine.—Le câble, entre Meat-Cove, N.-B., et Old-Harry, se brisa le 20 avril 1913, et fut réparé par le steamer *Tyrian* le 25 du même mois.

Câble entre l'île Amherst et l'île d'Entrée.—Ce câble fut rompu le 30 octobre 1912, pendant des travaux de dragage, et fut réparé par le steamer *Tyrian,* le 13 mai 1913.

Câble entre la Grosse-Ile et l'île Bryon.—Ce câble, brisé en novembre 1911, fut réparé le 16 mai 1913 seulement, parce que le bateau n'avait pas été libre en 1912.

Service télégraphique.—Les lignes aériennes furent converties au système téléphonique, en juin 1913. Ce téléphone a donné satisfaction depuis son inauguration.

Entretien et opération.—Le rapport n° 3, ci-annexé, du surintendant de district, M. A. Lebourdais, donne tous les détails nécessaires à ce sujet.

Réparations du câble de l'île d'Anticosti.—Le câble entre Gaspé et la Pointe sud-ouest, qui s'était brisé en 1912, et le câble entre la baie Mechastic et Long-Point, qui s'était rompu le 24 janvier 1913, furent réparés par le steamer *Tyrian* le 23 et 27 mai respectivement.

Les lignes aériennes ont fonctionné d'une manière satisfaisante au cours de l'année.

Entretien et réparations des lignes aériennes de l'île d'Anticosti.—Le rapport (n° 4) du surintendant de district, M. A. Malouin, est ci-annexé.

Côte nord du Saint-Laurent et district de Chicoutimi.—Des réparations générales ont été faites sous la surveillance des réparateurs ordinaires, aux différentes divisions à l'est et à l'ouest de Bersimis. Les rapports n°s 5 et 6 du surintendant E. Pope, de Québec, et du surintendant E. H. Têtu, de la Longue-Pointe de Mingan, sont inclus dans l'annexe ci-jointe.

Système télégraphique de la Quarantaine et système téléphonique de l'île d'Orléans. Réparations.—Le câble téléphonique entre L'Ange-Gardien et Saint-Pierre, emporté par la glace en janvier 1913, et réparé en mai suivant.

Le câble entre la Grosse-Ile et l'île aux Grues, qui avait été brisé par la glace en décembre 1912, fut réparé le 29 mai 1913.

Le câble, entre Saint-François et l'île aux Réaux, qui s'était brisé le 5 octobre, fut réparé le 12 octobre 1913.

La construction d'un prolongement de la ligne télégraphique entre l'île aux Grues et l'extrémité est de l'île aux Oies (10 milles) fut terminée en septembre 1913.

Le rapport (n° 7) de M. J. P. Pouliot, surintendant de district, est ci-annexé.

Téléphone du comté de Québec.—Des prolongements de ces lignes ont été construits de Charlesbourg à Lac-Beauport-Ouest (9 milles) et de Martineau-Mills à Saint-Ignace via Lac-Saint-Charles (31 milles).

Lignes téléphoniques du district de Timiskaming.—Un prolongement de cette ligne fut construit de Saint-Isidore à Latulipe, via Mont-Carmel (24 milles), sous la surveillance de M. J. E. Gobeil, du personnel du bureau chef. Les travaux furent terminés le 19 juillet 1913.

Ligne téléphonique Berthierville-Ile du Pas.—Un montant de $2,000 fut voté pour la construction d'une ligne téléphonique devant raccorder Berthierville, Ile-Castor, Saint-Ignace de Loyola et l'Ile du Pas (5 milles). C'et ouvrage fut terminé en janvier 1914, sous la surveillance de M. M. W. Crean, du personnel du bureau chef; les trois traverses aériennes de rivières seront remplacées lors de l'ouverture de la navigation, par des câbles sous-marins.

ONTARIO.

La ligne téléphonique de l'île Pelée fut opérée en 1913-14, dans les mêmes conditions que les années précédentes. Le rapport de M. J. McR. Selkirk, surintendant de district, est ci-annexé.

NORD-OUEST, COLOMBIE-BRITANNIQUE ET YUKON.

Les rapports séparés (n°s 9 à 13) ci-annexés, des différents surintendants de district, couvrent tout l'ouvrage fait dans ces différents districts au cours de l'exercice financier.

Avec les montants votés pour 1913-14 on a terminé ou commencé la construction, tel que mentionné dans les rapports des surintendants, les nouvelles lignes et les embranchements suivants.

SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Grande-Prairie à Lac-Saskatoon.
Réserve Assiniboia à Sintahuta.
Athabaska-Landing à Fort-McMurray.
North-Battleford à l'Ile Lacrosse.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Kamloops à Savona.
Alberni, prolongement jusqu'à Friendly-Cove.
Embranchement de la ligne de la rivière Powell jusqu'à Newport.
Campbell-River jusqu'à Rock-Bay.
North-Vancouver à Newport.
Alert-Bay à Suguash.
Ile St. James à Saanichton.

YUKON.

Iles de la Reine-Charlotte.
Lillooet à Lytton.

SERVICE TELEGRAPHIQUE GENERALEMENT.

Vaisseau câble " Tyrian ".—Les câbles suivants ont été réparés par le steamer *Tyrian* au cours de l'année. Old-Harry-Meat-Cove, Baie Saint-Laurent-Ile Saint-Paul, Main-à-Dieu-Ile Scatterie, île Amherst-île d'Entrée, Grosse-Ile-Ile Bryon, Gaspé-Anticosti, Longue-Pointe-Anticosti, Grand-Manan-Campobello.

Un état des opérations du vaisseau pendant l'année, est donné dans le rapport ci-annexé (n° 14) de M. A. B. McDonald, inspecteur général des lignes des provinces maritimes, et électricien du steamer *Tyrian*.

Réseaux des lignes télégraphiques du Dominion.—A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Sous terre.	Sous-marins	Total.	Aérienne.	Sous terre.	Sous-marins.	Total.	
1913–1914.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	9,582	7	13	9,604	29,864	192	78	30,134	
Canadian Pacific Telegraph	13,824	18	103	13,945	102,857	1,201	251	104,309	1,534
Western Union Telegraph Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Lignes télégraphiques de l'Etat	.....	.....	.....	.....	9,993	.....	288	10,281	771
Grand Trunk Pacific Telegraph	10,859¾	1	¼	10,860	.....	.....	.....	.....	120

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1912-1913.	Dépense.	Revenu.
	$ c.	$ c.
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes :—		
Anticosti, lignes de l'île d' } Gaspé }	12,753 94	3,144 67 / 52 72
Baie de Fundy, lignes de	2,311 05	845 13
Cap-Breton, lignes de	34,360 18	4,059 01
Cap-Ray (subside)	250 00	
Ile aux Grues—Ile aux Oies	112 61	
Escuminac, ligne de	1,346 00	308 69
Pointe-au-Père, agence	1,000 00	
Ile aux Coudres	200 00	
Laval, téléphone	136 41	97 48
Iles de la Madeleine	4,305 20	1,311 76
Côte Nord à l'est de Bersimis	30,437 47	5,429 86
Côte Nord à l'ouest de Bersimis	19,658 48	1,419 66
Réseau de la quarantaine } Ile d'Orléans, téléphone }	6,582 56	622 37 / 271 41
Stoneham, téléphone	368 94	214 79
Ile du Prince-Edouard	13,893 32	
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations	58,901 84	
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes	8,666 01	
District de Timiskaming—		
Ligne de téléphone	1,974 60	321 30
Ontario—		
Ile Pelée, téléphone	519 94	148 55
Lignes des territoires du Nord-Ouest	86,986 96	35,499 82
Colombie-Britannique—		
Golden—Windermere	3,445 14	2,748 55
Chemainus—Kuper—Thetis-Island }		22 35
Malahat—Ile Saanish }		94 70
Ile Salt-Spring }	60,100 35	655 42
Sydney—Ile Sydney }		43 82
Vancouver, Ile de }		16,323 45
Nakusp—Edgewood	771 47	21,592 74 (Nakusp—Edgewood et Kamloops—Okanagan)
Kamloops—Okanagan	30,561 64	
Colombie-Britannique, généralement	5,093 07	
Yukon—		
Ashcroft—Dawson	232,984 93	157,874 02
Service télégraphique, généralement	6,030 08	
Total	623,755 29	253,112 27

Service téléphonique des ministères.—Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1914) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la Compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 638 se sont élevés à la somme de $28,756. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Bureaux.	Résidences.	Coût annuel.
			$ c.
Agriculture	18	9	1,130 00
Auditeur général	11	1	550 00
Recensement	2	.....	115 00
Commission du service civil	4	3	327 00
Commission de conservation	4	1	285 00
Douane	16	5	845 00
Police fédérale	14	4	703 00
Cour de l'Echiquier	2	1	145 00
Affaires extérieures	4	1	233 00
Finances	11	2	530 00
Gouverneur général (y compris réseau privé)	9	2	886 00
Chambre des communes	18	1	780 00
Intérieur	78	8	3,660 00
Revenu de l'Intérieur	12	5	520 00
Affaires des Sauvages	12	1	705 00
Justice	12	10	915 00
Travail	5	3	385 00
Marine et Pêcheries et département Naval	41	13	2,174 00
Mines	20	.....	1,188 00
Milice et Défense	52	9	2,726 00
Gendarmerie à cheval	5	1	235 00
Bibliothèque du Parlement	1	2	120 00
Postes	33	5	1,560 00
Conseil Privé	9	5	455 00
Travaux publics	67	15	125 00
Chemins de fer et Canaux	16	10	5,546 00
Secrétaire d'Etat	9	4	1,090 00
Sénat	11	1	568 00
Impression et papeterie	2	7	488 00
Commerce	7	4	1,272 00
	505	133	28,756 00

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et tous les changements faits jusqu'au 31 mars 1914.

D. H. KEELEY,

Surintendant général.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRE-NEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
1	Port-au-Basque	0	50 00 ou commission	N.B—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50.00 par année.
2	Cap-Ray, phare	14	50 00 "	
	Total	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie du Renard	0				Fermé le 5 août 1909.
2	Pointe Heath	2	C. Hubert	200 00	1er août 1900	Pour agence locale. Câble enlevé.
3	Phare de la Pointe-Sud	$32\frac{1}{2}$	E. Laprise	200 00	1er juillet 1903	Augmentation de salaire de $200, 1er août 1912.
4	Crique à la Chaloupe	$17\frac{1}{2}$	B. Bradley	600 00	7 juillet 1881	" " $600 " "
5	Lac-Salé	$52\frac{1}{2}$	Jos. Bourget, répar. gén.	600 00	17 juillet 1906	" " $600 " "
			A. Boudreau, télégrap.	600 00	26 mai 1913	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
6	Phare de la Pte-Sud-Ouest	15	A. Lemieux	600 00	1er juillet 1901	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912.
			L. Lemieux	300 00	1er juillet 1908	" " à $300 " "
	Rivière Jupiter	7				
	Rivière à la Loutre	$17\frac{1}{2}$				
	Rivière Becsie	22				
	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	Jas. Duguay	25%	20 juin 1906	25% de commission.
7	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin, sur. de dist.	520 00	1er août 1900	Augmenté à $520 le 1er août 1912.
			A. Malouin, télégraphiste	200 00	10 août 1881.	" à $200 " "
			Loz. Malouin, télég. sub.	600 00		" à $600 " "
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot	600 00	1er juillet 1882	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912.
			H. Malouin, réparat. gén.	600 00	10 sept. 1909	De la baie Mechastic à la Pointe-Sud-Ouest Augmenté à $600, 1er août 1912.
	Baie Mechastic (atterrissage du câble)	$14\frac{1}{2}$				
	Totaux	$223\frac{1}{2}$		5,620 00		

La Pointe-Sud-Ouest se raccorde avec L'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de $44\frac{1}{4}$ nœuds ; et de la Baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

0	L'Anse-à-Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	660 00	16 oct. 1881	Bureau de vérification. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.O. Le salaire a été augmenté à $660 le 1er janvier 1908.
		28		677 00		

RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

1	Amherst	0	Mlle J. Shea	62 00 ou commission	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	Ligne de ceinture	$4\frac{1}{2}$				
2	Aurigny (ligne de ceinture)	$2\frac{1}{4}$	L. P. Gaudet	50 00 "		
3	Phare Amherst	2				
	Ligne principale	$4\frac{1}{4}$	Wm. Reneau, réparat.	180 00 "	9 juin 1908	Augmentation de salaire à $180 au 1er juillet 1911.
	Jusqu'au câble	$2\frac{1}{4}$	Wm. Cormier	50 00 "	11 " 1881	
	A l'étendue du câble	$6\frac{1}{2}$				
4	Village de l'Etang-du-Nord	$1\frac{1}{2}$	J. G. Binet, rép. gén.	500 00 "	1er déc. 1900	Plus $1 par jour, lorsqu'absent en devoir.
			Mme A. Binet	100 00 "	" 1881	
5	Phare de l'Etang-du-Nord					
	(ligne de ceinture)	$1\frac{1}{2}$	N. Arsenault	50 00 "	1er sept. 1901	Ligne de ceinture à 2 fils.
	Ligne principale	$1\frac{1}{2}$				
6	Iles-aux-Meules	7	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai 1897	
7	Iles-aux-Meules, ouest	1	A. LeBourdais, sur. de dist.	900 00 "	17 août 180	Plus $1 par jour lorsqu'absent, en devoir. Les app. étaient de $720 par année antér. au 1er juil. 1908.
	Câbles (lig. de ceinture)	$\frac{1}{4}$				
	Câble tendu (l. de ceint.)	$\frac{1}{2}$	J. J. LeBourdais	700 00 "	25 mai 1904	Augmentation de salaire à $700 au 1er nov. 1913.
8	H.-aux-Maisons "	$2\frac{1}{4}$	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin 1888	
9	Pointe-Basse "	3	H. Arseneau	50 00 "	1er août 1902	
10	Plage sud	3				
	Ligne principale, (fil)	$8\frac{1}{2}$	F. Chevrier	50 00 "	1er juil. 1905	
	Câble principal	$\frac{1}{2}$				
	Ligne de ceinture	$2\frac{1}{4}$				
11	Cap-Vert, (lig. de ceinture)	$\frac{3}{4}$	Mme G. Cyr	50 00 "	22 juin 1909	
	Ligne principale	$\frac{3}{4}$				
12	Ile Wolfe	12				
13	Grosse-Ile	$11\frac{1}{4}$	N. Clarke	420 00 ou commission	1er juin 1888	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieurement au 1er décembre 1902, et commission pour agence locale.
			J. Quinn	240 00 "	1er déc. 1902	
14	Old-Harry	9	L. C. Clarke	50 00 "	8 mars 1907	
15	Grande-Entrée	$5\frac{3}{4}$	{ Mme F. Atkins	50 00 et "	18 fév. 1882	
			{ S. Clarke, répar.	180 00 ou "	1er avril 1912	Plus $1.50 par jour pour travail et $1 par jour pour louage d'un cheval en temps de réparation de la ligne.
16	Pointe Grande-Entrée		Tim. Larade	Commission 25 p. 100	4 mars 1913	
	CONNEXIONS DE CÂBLE.					
	Grosse-Ile	0				
	Old-Harry (fil)	9	(Atterris. du câble)			
	Câble à Meat-Cove, Cap-Breton	55	(Voir ligne de Meat-Cove			
	Grosse-Ile	0				
	Câble à l'Ile Brion	11				
17	Ile Brion	1	W. Dingwall	150 00 ou commission	1er janv. 1903	Une ligne de ceinture à deux fils depuis la hutte du terminus pour le câble de la Grosse-Ile.
18	Phare de Brion	$3\frac{1}{2}$	P. Chevrier	50 00 "		
	Amherst	0				
	Câble à l'Ile d'Entrée	$6\frac{3}{4}$				
19	Phare de l'Ile d'Entrée	2	E. Chenell	15 00		
	Total	$181\frac{3}{4}$		3,947 00		

Longueur totale du réseau des Iles de la Madeleine : Lignes aériennes, $101\frac{1}{2}$ milles; câbles, $80\frac{1}{4}$; ligne sur poteaux $83\frac{3}{4}$.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	
1	Meat-Cove*..................	0	....	....	Mme H. L. McEachern....
2	Capsticks....................	3	....	....	....
	La ligne de ceinture	4	7	....	
3	Baie Saint-Laurent (ligne de c.)	½	....	....	V. Therriault............ Mme V. Therriault, assist..
	Money-Point (ligne d'embr.)...	8	8	....	Voir tableau ci-annexé.....
4	Baie-Aspy.....................	4½	4½	....	R. G. Zwicker............
5	Ile du Cap-Nord..............	5	5	....	N. A. McDonald.........
	Ligne de ceinture...........	1	1	....	
6	Dingwell (ligne de ceinture)...	5½	....	....	Joe O'Brien..............
	Ligne de ceinture.........	10	10	....	
7	Havre du Neils (ligne de ceint.)	2½	....	....	Arch McLean............
8	Ingonish....................	9	9	....	J. E. McLeod............
9	Ingonish-Sud................	10½	10½	....	Mme M. C. Williams......
10	Ingonish-Ferry (câble ¼ de mille).....................	2¼	2	¼	Mme M. A. McKinnon ...
11	Wreck-Cove..................	9	9	....	Mlle Mary Morrison.......
12	French-River.................	5	5	¼	John McDonald ....
13	Breton-Cove..................	2	2	....	D. B. McLeod...........
14	Indian-Brook.................	7	7	....	C. A. McInnes...........
	Ligne de ceinture...........	2	2	....	
15	Murray (ligne de ceinture).....	8	....	....	....
16	Pont de la riv. du Nord (l. de c.)	2	....	....	Rachel Morrison ....
	Ligne principale	10	10	....	
17	Englishtown (câble de ¼ de mille).....................	4	3¾	¼	J. D. McAskill. ....
18	Eel Brook....................	2	2	....	Capt. N. Smith ....
19	South-Gut (ligne de ceinture)..	3		....	Rachel Morrison.........
20	Baddeck (ligne de ceinture)....	13	.....	....	D. Dunlop..............
	Englishtown..................	18	18	....	....
21	Kellys-Cove (New Campbellton)	12	12	....	Mlle A. Morrison.........
22	Grand-Bras-d'Or (câble ½ de mille).....................	2½	2	½	D. Livingston ....
23	Petit-Bras-d'Or (câble de 350 pieds).....................	8	8	....	M. Richards.............

*La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble de 55 nœuds à Old-Harry

DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE.

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
50 00 ou commission*...	1er sept. 1897.	*Où non autrement énoncé, la commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat sur toutes les dépêches envoyées ou reçues par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
50 00 "	Fermé en oct.	
720 00	1er mai 1902.	Station du câble à la baie Saint-Laurent au lieu de Meat-Cove depuis le 1er septembre 1906.
420 00	1er " 1902.	
....	....	
50 00 ou commission ...	1er mai 1913.	
50 00 "	13 mai 1904.	
50 00	1er nov. 1907.	
50 00 "	1er février 1912.	
50 00 "	1er janvier 1913.	
50 00 "	11 janvier 1910.	Autrefois sous les soins de M. Geo. Brewer, qui a démissionné.
50 00 "	1er oct. 1903.	
50 00 "	18 mai 1908.	
50 00 "	1er avril 1899.	
25 p. 100 de commiss..	19 juillet 1907.	
50 00 ou commission	1er juin 1913.	
....	....	Fermé durant l'hiver de 1909-10.
50 00 ou commission	5 octobre 1909.	
120 00 et commission, et 25 p. 100 s. R. et chèq..	28 mars 1912.	M. W. Bingham, décédé le 8 janvier 1912. Embranchement de la ligne Baddeck.
25 p. 100 R. et chèques	21 février 1914.	
50 00 ou commission	1er sept. 1913.	
150 00 et 25 pour 100 sur R. et chèques	11 octobre 1904.	Le premier agent était L. M. Anderson.
....	....	Cette ligne de ceinture à Baddeck part de cet endroit e retourne à Englishtown.
50 00 ou commission....	2 déc. 1909.	
100 00 "	1er janv. 1889.	Augmentation de $50 à $100 depuis le 1er novembre 1914
50 00 "	1er déc. 1912.	
2,310 00		

Et la baie du Saint-Laurent avec l'île Saint-Paul par le câble de 20 nœuds. Le dernier sert au téléphone.

SERVICE TELEGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	Report......
24	Sydney-Nord...............	4½	4½	....	W. U. Tel. Co..........
	Instructeur.................	....	....	....	Mlle B. Bingham, Englishtown.
	Inspecteur général...........	....	....	....	A. B. McDonald, Sydney-Nord.
	Surintendant de district pour toutes les lignes du C.-Breton	....	....	....	D.C.Dawson, St-Jean, N.-B
	Total..................	177¾	140¼	1	
	Sections des réparations.				
	En géneral—				
	Meat-Cove—Grand-Bras-d'Or..	162¾	125¾	½	J. G. Dunlap, Baddeck....
	Gr'd-Bras-d'Or—Sydney-Nord.	15	14½	½	Jos. Logue, Sydney-Nord..
	Local—				
	Meat-Cove — Money-Point et baie Aspy..................	20	19½	....	Pat. Capstick.... ....
	Baie Aspy—Havre de Neils...	24	16	....	M. McCaskell...........
	Havre de Neils—Ingonish-Ferry.................	21¾	21½	¼	Rupert Curtis.............
	Ingonish-Ferry—Englishtown..	29	28¾	¼	N. M. McLeod...........
	Baddeck—Ligne de ceinture...	36	18	....	D. McAuley ....
	Murray—Ligne de ceinture....	20	10	....	J. Smith..................
	Englishtown—Grand-Bras-d'Or	14½	14	½	H. Murdoch Campbell.....
	Grand-Bras-d'Or—Sydney-Nord	12½	12½	....	Duncan McRae. ... .
	Total..................				
	Embranchement Money-Point.				
1	Baie Saint-Laurent............	0	....	....	V. Therriault....... . ...
2	Grève—Baie Saint-Laurent ...	1½	1½	....	J. O'Brien...............
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	5½	....	Norman McLeod..........
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point).................	1	1	....	Stanley Hackett..........
		8	8	....	(Y compris les fr. de route.)
	Embranchement Saint-Paul.				
	Baie Saint-Laurent	0	....	....	
	Ile Saint-Paul (y compris 20 nœuds de câble)...........	23	3	20	J. Campbell.............

DE L'ETAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
2,310 00 Commission seul...	....	La commission est de 50 p. 100 sur les dépêches locales, et de 25 p. 100 sur les dépêches de plein parcours; elle couvre la surveill. de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
600 00	1er nov. 1902.	Salaire augmenté à $600 le 1er août 1911.
1,500 00	9 mai. 1905.	Augmenté à $1,500 du 1er avril 1909.
720 00	24 janv. 1892.	Montant de $300 en sus par année pour le loyer du bureau, etc., M. McDonald est à bord du *Tyrian* comme électricien pour la pose et les réparations du câble.
5,130 00		Le montant additionnel accordé date du 1er juillet 1907. Les lignes du C.-B. sont ainsi en opération conjointement avec le Western Union Telegraph.
540 par année.............	31 déc. 1912.	Augmenté à $480 du 1er mars 1911.
(Voir ligne Eskasoni, etc.)...	....	Le paiement comprend louage de cheval depuis le 1er déc. 1909.
80 00 par année.........	31 déc. 1912.	NOTE.—Les taux des montants additionnels accordés sont tels que réglés en juin 1910. Au sujet des sections de réparations, des lignes de ceinture (lignes à 2 fils) on doit ajouter 50 p. 100 à la ligne sur poteaux. Ainsi la ligne de ceinture Murray, comprenant 20 milles de fils et 10 milles de poteaux, est équivalente à une ligne de 15 milles de poteaux.
90 00 "	Avant juin 1910.	
....		
90 00 "	1er janv. 1912.	
100 00 "	" " .	
100 00 "	Avant juin 1910.	
60 00 "	" " .	
60 00 "	" " .	
60 00 "	1er juin 1910.	
1,180 00		
Accommodement............	10 déc. 1907.	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
"	" " .	
"	1er juin 1909.	
de Meat-Cove, section Sydney Nord).		
....	....	
50 00..................	1er oct. 1890.	

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

SYDNEY-NORD—SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Sect. des réparations—Fin.					
	Baddeck—Ligne de ceint.	36	D. McAuley	100 00 par année	Avant juin 1910	
	Murray-Ligne de ceinture.	20	Philip McLean	60 00 "	15 sept. 1913	
	Englishtown-Grand-Bras-d'Or	14½	Murdoch Campbell	60 00 "	Avant juin 1910	
	Grand-Bras-d'Or.—Sydney-Nord	12½	Duncan McRae	60 00 "	1er juin 1910	
		177¾		280 00		
	Embranch. Money-Point					
1	Baie Saint-Laurent	0	V. Therriault	Accommodement	10 déc. 1907	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
2	Grève Baie Saint-Laurent	1½	J. O'Brien	"	10 déc. 1907	
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	Norman McLeod	"	10 déc. 1907	
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)	1	Stanley Hackett	"	1er juin 1909	
	Total	8				

CAP-BRETON : SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne de la Boularderie.					
	Sydney-Nord.					
	Petit-Bras-d'Or (MC. pot.)	4½	(Voir ligne Meat-Cove)			
1	Pte-Alder (ligne de ceint.)	5	Melle M Plank	50 00 ou commission	18 nov. 1912	La commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Pointe Groves (1 mi. M.C. poteaux)	3	Rod. Campbell	50 00 "	18 déc. 1912	
3	Hillside	4	Mme Annabelle McKenzie	50 00 "	1er fév. 1907	
4	Boularderie-ouest	4	John McIntyre	50 00 "	1er janv. 1907	
		20½		200 00		

5	S. S. Boularderie	3	Donald McRae	50 00	"	1er janv. 1907	
6	Pointe-Clear	4	Mme M. McLeod	50 00	"	1er déc. 1906	
7	Upper-Kempt-Head	7	Mme Murdock McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
8	Ross-Ferry	$6\frac{1}{2}$	Mme J. F. McKenzie	50 00	"	1er oct. 1911	
9	Boularderie-Centre	6	Mme J. B. McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
	Grand-Bras-d'Or	$7\frac{1}{2}$	(Voir ligne Meat-Cove)				
	Total, milles de fils	$54\frac{1}{2}$	Lignes sur poteaux 51	450 00			
	Sections des réparations.						
	Pointe-Alder—Petit-Bras-d'Or	5	John T. Tobin	50 00	ou commission	1er oct. 1912	
	Grand-Bras-d'Or—Upper-Kempt-Head	20	J. A. C. McKenzie	50 00	"	1er janv. 1907	
	Petit-Bras-d'Or — Upper-Kempt-Head	24	M. McLeod	50 00	"	12 juill. 1909	
	Lig. sur pot. de Meat-Cove	$5\frac{1}{2}$					
	Réparateur général		Jos. Logue		(Voir ci-dessous)		
	Total	$54\frac{1}{2}$		150 00			
	Ligne d'Eskasoni.						
	Sydney-Nord						
1	French-Vale ($5\frac{3}{4}$ sur poteaux à Gabarus)	11	John J. McLean	50 00	ou commission	25 mars 1907	La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Lac Gillis	5	Peter McLean	50 00	"	13 juillet 1913	
3	Baie-Est	4	Mlle M. L. McNeil	50 00	"	1er août 1913	
4	Côté nord, Baie-Est	6	James J. Gillis	50 00	"	15 janv. 1907	
5	Eskasoni	5	Mlle Sadie McMillan	50 00	"	6 déc. 1907	
6	Baie Château	6	Mlle C. McInnis	50 00	"	10 janv. 1907	
7	Bénacadie-Pond	5	J. N. McNeil	50 00	"	20 mars 1909	
8	Bénacadie	5	Hugh Farrell	50 00	"	20 " 1909	
9	Piper's-Cove	2	M. D. McNeil	50 00	"	20 " 1909	
10	Grand-Narrows	4	J. J. McNeil	50 00	"	1er mai 1910	L'agent précédent était Daniel McNeil.
	Total, milles de fils	53	Lignes sur poteaux $47\frac{1}{4}$	500 00			
	Sections des réparations.						
	Lig. de poteaux Meat-Cove	$5\frac{3}{4}$	A. G. McLean, McLeanville.	50 00	par année	1er juin 1907	
	De la ligne Meat-Cove au lac Gillis	$10\frac{1}{4}$					
	Du lac Gillis à Eskasoni (Baie Château)	21	Duncan Gillis, côté nord, Baie-Est	50 00	"	1er juin 1907	
		37		100 00			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

CAP BRETON—SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Sect. des réparations—Fin.	Milles.		$ c.		
	De Baie Château à Grand-Narrows	16	J. L. McDonald, Grand-Narrows	50 00 par année	10 juin 1909	
	Total	53		150 00		
	Réparateur général.					
	Ligne Boularderie	54½	Jos. Logue, Sydney-Nord	540 00 par année	1er janv. 1906	Le paiement comprend louage d'un cheval.
	" Eskasoni	53				
	" Gabarus — Sydney-Nord—Leitche's-Creek	5¾				
	Lig. Meat-Cove—Sydney-Nord—Grand-Bras-d'Or	15				
	Total	128¼				

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION D'HAWKESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Baie Saint-Laurent	0	(Voir ligne de Sydney-N.)			
1	Meat-Cove (2e ligne)	7¼	" "			
2	Cap Saint-Laurent	4	Mme C. Jamieson	50 00 ou commission	1er janv. 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les dépêches envoyées ou reçues par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
	½ chemin	1½				
	Poulets-Cove	5½				
3	Baie de Plaisance	8	Mme G. P. McIntosh	50 00 "	1er sept. 1907	
	Barren	10				
4	Chéticamp (Havre de l'est)	10	M. S. Aucoin		30 avril 1912	50 pour 100. Reçus et chèques sans garantie.
5	Grand-Etang	8				Fermée en mars 1905.
6	Havre Margaree	8	A. B. C. McLean	120 00 sans commission	20 oct. 1896	La commission est de 50 p. 100. Reçus et chèques des lignes de l'Etat avant le mois de mai 1910.
7	Margaree-Forks	8	Sarah McDougall	50 00 ou commission	10 sept. 1908	
8	Margaree (N.-E. (l. decein.)	10	Mme J. D. Ross	50 00 "	1er fév. 1898	

9	Margaree S.-O...,	4	Mme M. Collins.	50 00 ou commission	1er janv. 1912	
	Ligne de ceinture	12				
10	Inverness (ligne de ceint.)	8	Mme G. F. McLean	360 00 sans commission	1er avril 1912	Plus $12 par année pour l'entretien des batteries.
11	Strathlorne (Willow-Bank)	3	Mlle R. McLean	180 00 ou commission	1er nov. 1908	
12	Mabou	9	Mme M. McDonald	120 00 sans commission	1er avril 1887	
13	Port-Hood	10	D. J. McDonald	50 00 ou commission	1er juillet 1903	
14	Smith's-Id. (ligne de ceint.) câble de 1 mille inclus.)	$3\frac{1}{4}$	Mlle E. L. Smith	50 00 "	1er nov. 1907	
15	Henry-Id. (ligne de ceint.) câble de $1\frac{1}{2}$ mille inclus..	$3\frac{1}{2}$	Mlle C. McLennan	50 00 "	8 nov. 1907	
	A Port-Hood, câble de $2\frac{1}{2}$ milles inclus	$6\frac{3}{4}$				
16	Judique	10	Mlle M. C. McDonald	50 00 "	1er janv. 1912	
17	Craignish (Craigmore)	8	Allan Cameron	50 00 "	1er nov. 1903	
18	Port-Hastings	10	Mme A. Petrie	50 00 "	1er nov. 1903	
19	Hawkesbury	$3\frac{3}{4}$	Mlle E. McDonald	240 00 sans commission	1er nov. 1903	
	Total	$171\frac{1}{2}$		1,570 00		

Milles de fil, $166\frac{1}{2}$; milles de câble, 5 ; milles de poteaux, 146.

	Ligne d'emb. Wycocomagh.					
	Strathlorne (Willow B'nks)	0	J. B. McCormick	50 00 ou commission	4 mars 1910	Bureau de raccordement, $15 par mois, plus $1 par mois pour soin de batterie du 1er mai 1910. (C. 972).
1	McCormick (Loch Ban)	$2\frac{1}{4}$				
	Ligne de ceinture	6				
2	R. Hayes, ceint	$1\frac{1}{4}$	H. R. Beaton	50 00 "	8 juillet 1912	
3	Lac West,	$2\frac{3}{4}$	P. M. McInnes	50 00 "	4 mars 1910	
	Ligne principale	$2\frac{3}{4}$				
4	Village-Brook	6	Mlle Stella Jameson	50 00 "	4 mars 1910	
5	Skye Glen	4	Mme J. A. Austin	25 00 "	Ouvert 12 sept. 1913	
6	Wycocomagh	$12\frac{1}{2}$	Angus McLeod	50 00 "	31 janv. 1914	
	Total, milles de fils	$33\frac{1}{2}$	Ligne de poteaux $29\frac{1}{2}$	250 00		
	Sections des réparations.					
	En général—					
	Meat-Cove—Inverness	$104\frac{1}{2}$	P. A. Doyle, Inverness	480 00 par année	1er fév. 1912	Le paiement comprend louage de cheval.
	Inverness-Hawkesbury	$67\frac{1}{4}$	J. F. McMillan, Port-Hastings	480 00 "	17 mai 1910	Antérieur au 1er mars 1911. Salaire, $35 par mois.
	Ligne Wycocomagh	$32\frac{1}{4}$				
	Locale—					
	Baie St-Laurent—Meat-Cove	$7\frac{1}{4}$	*Voir* ligne de Sydney-N.			
	Meat-Cove—Half-Way-Shanty	$5\frac{1}{2}$	R. Fraser	40 00 "	20 mai 1903	
	Half-Way Shanty—Poulets-Cove	$5\frac{1}{2}$	A. Fraser	30 00 "	1er sept. 1912	

SERVICE TELÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION DE HAWKESBURY—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Poulets-Cove — Baie de Plaisance	8	K. Fraser	40 00 par année	20 mai 1903	
	Baie de Plais.—Barren	10	E. J. Timmons	40 00 "	16 mars 1909	
	Barren—Chéticamp	10	L. A. Poirier	80 00 "	15 mai 1912	M. J. A. Chiasson, ancien réparateur, a démissionné le 15 février 1912.
	Chéticamp—Grand-Etang	8	M. A. Boudreau	40 00 "	15 avril 1913	
	Grand Etang—Havre Margaree	8	H. K. McLean	25 00 "	1er juillet 1905	
	Hav. Margaree—ligne de ceinture Margaree S.-O. et Margaree, N.-E	22	J. F. Miller	50 00 "	16 mars 1912	M. A. McFarlane, décédé, 31 janvier 1912.
	Margaree S.-O.—Strathlorne	23	J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Strathlorne—Mabou	9	L. G. McDougall	40 00 "	3 nov. 1902	
	Mabou et Judique	20	Angus J. McDonald	50 00 "	1er sept. 1912	De cette division (*voir* liste) 5 milles sont des câbles sous-marins, la partie des lignes aériennes ne forme que 4½ milles d'une ligne à 2 fils pour la ligne de ceinture.
	Judique et Port-Hawkesbury	21¾	J. N. McIsaac	50 00 "	1er août 1904	
	Iles de la Pointe-Hood	13½	Ambroise Smith	20 00 "	1er août 1908	
	Total	171½		1,460 00		

SECTION DU CAP-BRETON—HAWKESBURY—ILE SCATARIE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Hawkesbury	0	(*Voir* ligne de la baie St-Laurent.)			
1	Rivière Bourgeois	26	K. F. Fougère	50 00 ou commission	30 août 1913	La commission est de 25 p. 100 sur les dépêches envoyées par le bureau du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année. Lorsque la commission est de 50 p. 100 on ne donne pas cette garantie.
2	Saint-Pierre	6	Mlle C. Mckenzie	100 00 "	30 juin 1912	
3	Rockdale	4	F. W. Lafford	Commiss. (25 p. c.) seul.	26 avril 1913	Batterie principale à Saint-Pierre.
	Ligne de ceinture	2¾				
4	Lower-L'Ardoise, lig. de c.	½	Mme E. Finlayson	50 00 ou commission	11 mai 1910	
5	Grande-Rivière	7	Mlle E. A. Finlayson	120 00 et "	1er juin 1903	
6	L'Archevêque	6	W. Kempt	50 00 et "	1er juin 1912	
7	Saint-Esprit (Intervalle Laframboise)	7	Mme J. D. Morrison	50 00 "	1er sept. 1906	Plus $50 et commission pour bureau de raccordement avant le 1er avril 1912.

8	Fourchie (Fourchu)......	13	Mary C. McLean......	50 00 ou commission..	1er nov. 1913....	
	A la ligne de ceinture.	16				
9	Gabarus (ligne de ceinture)	3	Mlle C. Grant.....	360 00 sans commission	16 janv. 1904....	Bureau de raccordement. Répétiteurs automatiques sur la ligne de Sydney-Nord. $3 par mois en hiver pour chauffage. Loyer $75 par année.
10	Louisbourg..............	11	Wesley Townsend... ...	50 00 ou commission..	1er fév. 1904....	
11	Grande-Lorraine..	3	M. P. Dowd...... ...	Bureau d'accommodem..	15 janv. 1913....	
12	Petite Lorraine....	4	John Gallant........ ...	25 % commission......	1er juin 1912....	
13	Baleine	2	Henry Leahy	25 % "	1er juillet 1913....	
14	Main à-Dieu	4	Mme James McDougall..	25 % "	4 fév. 1912....	Batterie principale à Main-à-Dieu.
	Jusqu'à l'atterrissement	1				
15	Ile Scatarie-ouest (câble)..	$3\frac{1}{4}$	E. E. Pope............	50 00 ou " ..	15 août 1904....	
16	Ile Scatarie-est.........	$7\frac{1}{4}$	Mlle T. Nearing........	50 00 " ..	2 mai 1912....	$8 par année pour entretenir la batterie principale.
	Total....	$126\frac{3}{4}$		980 00		

Milles de fils, $123\frac{1}{2}$; milles de câble, $3\frac{1}{4}$; milles de ligne sur poteaux, $121\frac{3}{4}$.

	Grande-Rivière—Ligne Gabarus.					
	Grande-Rivière..........	0	(Voir ligne Hawkesbury).			
	A la ligne de ceinture.	7				
1	Grande-Rivière, Chutes de (ligne de ceinture).	3	Mme E. D. McKillop...	50 00 ou commission..	20 déc. 1907....	
2	Loch-Lomond	$5\frac{1}{2}$	F. McDonald......	50 00 " ..	7 février 1913....	
3	Enon.......	4	A. D. Morrison.........	50 00 " ..	21 mars 1912....	
	Salmon-River...........	16				
	Pont Victoria......	8	Mme A. McKinnon.....	50 00 " ..		
4	Gabarus (Sydney-N., ligne sur poteaux, $2\frac{1}{2}$ milles).	5	(Voir ligne Hawkesbury).			
	Total	$48\frac{1}{2}$	Ligne sur poteaux, $44\frac{1}{2}$...	200 00		
	Sydney-N.—Ligne Gabarus					
	Sydney-Nord............	0	Voir ligne Meat Cove....	....	....	Cette ligne entre Sydney-Nord et Gabarus, sans bureaux intermédiaires jusqu'en juin 1910, a été mise en opération depuis le 11 décembre 1903.
1	Leitches Creek....... ...	$3\frac{1}{2}$	J. D. McCormick..	50 00 ou commission..	28 février 1913....	
2	Ball's Creek............	9	D. A. McCormick	Commiss. (25 p.c.) seule.	1er juin 1910....	
3	Pont Marion.....	$17\frac{1}{2}$	Austin Morrison.......	50 00 ou commission..	1er juin 1910....	
4	Gabarus (Hawkesbury ligne sur poteaux, 3 mill.)	12	(Voir ligne Hawkesbury).			
	Total	$38\frac{1}{2}$	Ligne sur poteau, $35\frac{1}{2}$....	100 00		
	Sections des réparations.					
	Local—					
	Grande-Rivière à Enon.	$19\frac{1}{2}$	H. Urquhart, Grande-Rivière..............	50 00 par année......	10 juin 1909....	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

CAP-BRETON—HAWKESBURY—SECTION DE L'ILE SCATARIE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Réparateurs de sections—Suite.					
	Grand-River à Fourchu.	26	D. McKillop, Grand-River	50 00 par année	10 juin 1909	
	Général—					
	Hawkesbury à Gabarus.	$89\frac{3}{4}$	M. McRae, St-Peters	480 00 " "	1er fév. 1912	Louage de cheval alloué en plus depuis le 1er déc. 1909. Salaire $35 par mois depuis le 1er mars 1911.
	Gabarus à Leitches Creek	33	D. S. Hooper, Louisb'rg.	540 00 " "	21 juillet 1912	Louage de cheval alloué en plus.
	Gabarus à Scatarie Id E	$33\frac{1}{2}$				
	Gabarus à Enon	29				
				1,120 00		

Nouvelles lignes—Baddeck—Nyanza, $6\frac{1}{4}$ milles; Nyanza—Little Narrows, $13\frac{1}{4}$ milles—$19\frac{1}{2}$ milles.

CHATHAM—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaire par année.	Date de la nomination.
		Miles.			
1	Chatham	....	Melle J. Sivewright	$ 50 par année	1er avril 1914.
		....	M Ramsay, réparateur	600 "	25 août 1913.
2	Lower Napan	8¼	Wallace Campbell	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
3	Pointe au Carr	5	E. H. Russel	25 " "	1er " 1913.
4	Victoria	3	Jas. MacDonald	25 " "	1er " 1913.
5	Hexham	2	M. J. Macdougall	$ 50 par année	1er juill. 1904.
6	Bayside	3	Jos. Williston	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
7	Bay du Vin	2	S. B. Williston	25 " "	1er " 1913.
8	Hardwicke	7	M. Bremner	$ 50 par année	1er août 1891.
9	Eel River	2	Valentine Gibbs	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
10	Baie Ste-Anne	2	S. J. et H. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
11	Escuminac	3	D. Lewis	$ 50 par année	1er sept. 1885.
12	Pointe Escuminac	5	K. R. McLennan	50 "	1er nov. 1893.
13	Pointe Sapin	9	W. S. Loggie & Co	25 p.c. des recettes	1er " 1913.
14	Pointe Sapin	1	M. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
	Total	52¼		$200	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Section de Cap-Sable.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Barrington...............	0	....	....	....	Cette ligne a été affermée à la compagnie de téléphone Barrington, depuis le 13 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Newelton (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble).........	11	....	....	....	
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris $\frac{1}{4}$ de mille de câble).................	$6\frac{3}{4}$	....	....	....	
		$17\frac{3}{4}$				

Section de la Côte de l'Est.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe 'Western Union,' sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TELEGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

GRAND-MANAN ET ILES CAMPOBELLO.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Grand-Manan—Long-Eddy-Cable-Hut à Flaggs-Cove	3				La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme. Mme C. C. Seely, décédée le 4 avril 1912.
	"		J. R. Parker, sur. de dist.	540 00	14 mai 1912	Loyer, $100 par année. Combustible, environ $50.
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er déc. 1894	
2	Castalia	2½	Geo. E. Dalzell	25 p.c. de commission	1er juin 1898	
3	Woodwards-Cove	3½	M. A. Fraser	50 " "	28 fév. 1893	
4	Grand-Harbour	2	I. L. Newton	75 00 ou commission.	1er avril 1887	$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de White-Head. Aussi, $25 pour la ligne Seal-Cove *re* Gannet-Rock.
5	Seal-Cove	4½	J. A. Ingersoll	75 00 "	22 sept. 1899	
6	"	¼	Mme Robert Fraser	25 00 "	1er janv. 1906	
7	Deep-Cove	2	C. Dalzell	25 p.c. "	— juin 1913	
8	Southern-Head	3¼	T. Foster	25 " "	1er déc. 1910	Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique avec Seal-Cove.
	Lignes d'embranchement.					
9	Grand-Harbour—Cheney's-Island, ½ mille de câble	4¾	S. E. Russell	25 " "	1er fév. 1891	
10	Ile White-Head, ¾ de mille de câble	1½	Mme H. Leary	50 00 "	1er juill. 1910	
	Câble, Long-Eddy à Herring-Cove	10				
		37¼		850 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.—*Suite.*

GRAND-MANAN ET LES ILES CAMPOBELLO—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Campobello.	Milles.		$ c.		
11	Herring-Cove-Cable-Hut à Welch-Pool	$4\frac{3}{4}$	E. J. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905	Loyer, $60 par année. Combustible, environ $30.
	Câble à travers le chenal.	$1\frac{3}{4}$	Wellington Parker, préposé à la ligne	2 00 par jour.		Employé quelquefois.
12	Eastport, Me., E.-U. d'A.	$\frac{1}{2}$	Melle M. E. Hurley	200 00	30 juin 1913	
	Totaux	$44\frac{1}{4}$		1,260 00		
	Ligne de Gannet-Rock.					
	Seal-Cove	0		(Voir ci-dessus).		Cette ligne est opérée dans l'intérêt du ministère de la Marine et des Pêcheries. Tarif à Grand-Manan, 15-1. Tarif à Campobello et Eastport, 25-2.
13	Ile Wood (câble)	$1\frac{1}{2}$	P. Green	25 p. 100 de commission.	7 nov. 1910	
14	Ile Little-Wood (câble $\frac{1}{2}$)	$2\frac{1}{4}$	T. Ingalls	Accommodement	7 " 1910	
15	Gannet-Rock (câble)	$7\frac{1}{4}$	Agt. M. et F.	"	7 " 1910	
16	Ile-aux-Perdrix, Fort-Dufferin (câble $\frac{3}{4}$)				1910	
	Total	11	(câble, $9\frac{1}{4}$ nœuds ; lig. de	la terre, $1\frac{3}{4}$ mille.)		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

CHICOUTIMI—SECTION DE TADOUSSAC.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chicoutimi	0	J. D. Villeneuve, insp.	780 00	1er avril 1906	J. P. Rivard, démissionné.
			T. Villeneuve, télégr.	660 00	1er " 1907	
			J. Dubé	540 00	1er juin 1912	
			A. Blais, messager	120 00	1er juin 1912	
			M. Desbiens, nettoyeur	72 00	1er août 1906	
			J. Fortin, réparateur	420 00	1er juin 1897	
2	Sainte-Anne	$2\frac{1}{2}$	Mlle A. Gauthier, télég.	50 00	1er fév. 1909	
			P. Gauthier, réparateur	350 00	1er " 1904	
3	Saint-Fulgence	8	E. L. J. Tremblay	50 00	1er janv. 1904	

4	Lac Laurent	8	S. Gagnon, télégraph. J. Brisson, réparateur.	50 00 360 00	1er avril 1906. 1er juin 1906.	
5	Descente des Femmes	9	Aug. Villeneuve, télégr.	50 00	1er avril 1906.	
6	Ste-Marguerite Dépôt	34	E. Simard, télégraphiste.	50 00	1er août 1909.	
7	Ste-Marguerite	2	Alex. Savard, télég.	50 00	1er avril 1906.	
8	Sacré-Cœur	8	Mlle L. Maltais, télég. H. Gravel, réparateur.	50 00 360 00	" 1906. 1er juin 1906.	
9	Tadoussac-ouest	11½	J. Desmeules, agent.	25% commission.	18 avril 1907.	
10	Tadoussac	1	Eugène Caron, agent			Voir ligne de la côte nord.
		84		3,892 00		

CHICOUTIMI—SECTION DE PÉRIBONKA.

1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	2½	" "			
	A la ligne de ceinture	5½				
3	Shipshaw-Nord, lig. de c.	4	J. Murdock, télégraph.	50 00	1er nov. 1903	
4	Shipshaw	1	Mlle M. Dufour, télégra.	50 00	" 1907	
5	St-Leonard	4	Geo. Gagnon, télégreph.	50 00	1er sept. 1903	
	A la ligne de ceinture	2				
6	St-Ambroise, ligne de cein.	8	A. Simard, "	50 00	1er juin 1905	
7	St-Charles Borromée	4½	B. Bouchard, "	50 00	1er sept. 1903	
8	Taché	7	Jean Fradette, "	50 00	1er janv. 1908	
	A la ligne de ceinture	4½				
9	St. Louis de Nazaire, de ceinture à ceinture	2½	D. Blackburn, "	50 00	23 sept. 1912	
10	St-Joseph d'Alma, ligne de ceinture	6	Elie Gagné, " Gédéon Verreault, rép.	50 00 360 00	1er jan. 1908 1er mars 1909	
11	St-Cœur de Marie	6	Alf. Rousseau, télégraph.	50 00	1er jan. 1908	
12	La Pipe	6½	Hypolite Boivin "	50 00	" 1908	
13	Honfleur	8	Charles Lindsay "	50 00	" 1909	
14	Péribonka	9	Mme. E. Niquette "	50 00	" 1909	
		81		960 00		

CHICOUTIMI—SECTION DU LAC CLAIR.

1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
	Ste-Anne	2½	" "			
	Rang 6	3				
	Lac Charles	3	A. Dufour		1er nov. 1904	
	Lac Clair	4	L. Boulianne	50 00		Fermé le 12 déc. 1912.
		12½		50 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

MALBAIE—SECTION BAIE-ST-PAUL.

Numéro.	Stations.	Distance. inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent			Voir section de la côte nord.
2	Guay	5½	S. Boudrault, télégra	50 00	1er juillet 1913	
3	St-Agnès	4½	J. Pilote "	50 00	1er " 1913	
4	St-Hilarion	5	N. Coulombe "	50 00	1er sept. 1909	
5	St-Urbain	8½	J. B. Simard "			Voir section de Chicoutimi.
			A. Gauthier, réparat			" "
6	Baie-St-Paul	9	F. Boivin, agent			" "
		32½		150 00		

EMBRANCHEMENT PETITE-RIVIÈRE—BAIE-ST-PAUL.

Numéro.	Stations.	Distance. inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir Baie-St-Paul, section Chicoutimi.
2	Petite-Rivière (Saint-François)	13	L. J. Bouchard	50 00	31 mars 1914	Paiement à la Baie St-Paul, $25 par année et $12 pour prendre soin de cet embranchement à la Petite-Rivière.
		13		50 00		

EMBRANCHEMENT ST-PLACIDE—BAIE-ST-PAUL.

Numéro.	Stations.	Distance. inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir Baie St-Paul, section Chicoutimi.
2	St-Placide	8½	D. Simard	50 00	1er mai 1909	
		8½		50 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Section de Chicoutimi—Baie Saint-Paul.

1	Baie-Saint-Paul		F. Boivin	420 00 par année† 25 p. c. commission	1er avril 1885	Augmentation de $360, depuis le 1er sept. 1909. *La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	J. B. Simard, agent A. Gauthier, réparat.	50 00 ou commission 360 par année	 1er avril 1885	 Augmentation de $270, depuis le 1er juillet 1909.
3	La Galette	37	Toussaint Girard	150 00 ou commission	1er août 1913	Salaire augmenté à $150 par année, 1er juin 1907. Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
4	Ferland	27½				Bureau fermé le 1er juillet 1911.
5	Saint-Alexis	10	Mme D. Simard	75 00 ou commission	1er nov. 1899	
6	St-Alphonse de Bagotville	3	Mme C. Levesque	150 00 par année	1er juin 1906	La division de A. Gauthier comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
7	Chicoutimi	11½				
		98		1,205 00		†Salaire augmenté à $360 par année, 1er juin 1907.
	Ligne d'embranchement.					
	St-Alexis	0	Mme D. Simard	75 00	1er janv. 1912	P. V. Lavoie a démissionné au 1er oct. 1911.
8	St-Félix d'Otis	10	A. Gaudreault	50 00	1er nov. 1907	
9	L'Anse St-Jean	30	Eris Degagné, réparat.	425 00	1er sept. 1903	
10	Petit Saguenay	8	M. Tremblay	50 00	1er fév. 1905	
11	Anse Cheval	6				(Ce bureau a été fermé le 30 avril 1904.)
12	St-Etienne	7				
	Baie Ste-Catherine.	17	G. Boulianne (voir Côte nord, ligne O. de B.)			
		78		575 00		
	Total	176		1,805 00		

Côte Nord (ouest de Bersimis).

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent, télégra.	50 00 ou commission	1er avril 1885	Plus $25 par année et $12 pour l'entretien de la batterie de l'embranchement à Guay.
2	Cap-à-l'Aigle	4	Mlle S. Bergeron, "	50 00 "	1er juin 1905	
3	St-Fidèle	6	R. Dallaire, "	50 00 "	1er avril 1912	
4	Port-au-Persil	7	A. Villeneuve, " Thos. McLaren, réparat.	50 00 " 420 00	1er février 1912 1er mai 1912	
5	Cap-Saumon phare (ligne de ceint. de St-Siméon)	2	Delph. Bouchard, télégr.	50 00 ou commission	1er avril 1910	
6	St-Siméon	4	Jos. Morin	50 00 "	1er août 1907	
7	Baie des Rochers	12	F. Bouchard, télégr	50 00 "	—juin 1887	
8	Baie Ste-Catherine	18	G. Boulianne, réparat. Mme D. Boulianne, télég.	420 00 240 00	—nov. 1886	Salaire augmenté à $420 depuis le 1er mars 1912.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (ouest de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
9	Tadoussac (câble 1½ mille)..	1¼	J. E. Caron, télégraphiste	360 00	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	10	Mme M. Savard, "	50 00 ou commission	— avril 1885	
11	Bon-Désir	5	Mme E. Gauthier, "	50 00 "	1er août 1904	
12	Escoumains	12	J. H. Topping, "	50 00 "	1er août 1885	
13	Baie des Bacons	8	P. Bouchard, "		6 mai 1902	Commission de 25 pour c., sans garantie.
14	Sault au-Mouton	6	C. E. Nolet, "	50 00 ou commission	1er nov. 1906	
15	Mille-Vaches	2	Mme L. Puize, "	50 00 "	1er août 1907	
16	Portneuf	11½	Léandre Bouchard "	50 00 "	1er juillet 1890	
			E. Courbron, réparateur.	420 00	1er avril 1888	
17	Hamilton-Cove	1				Fermé.
18	Sault-au-Cochon	7				Fermé le 30 sept. 1896.
19	Bersimis-Ouest	31	Mme F. Miller, télégrap.	50 00 ou commission		
			E. Pope, sur. de dist.	2,400 00	1er avril 1885	Y compris les comptes généraux et la surintendance des magasins à Québec.
	Total	147¾		4,960 00		

* REMARQUE.—Dans le budget, sous le titre de 'ligne de la côte nord,' il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi à l'est de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement

CÔTE NORD (est de Bersimis).

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Bersimis-est	5	A. Maloney, agent	550 00	21 sept. 1896	
			Mme A. Maloney asst tél.	200 00	1er juillet 1906	
			Jos. Gagnon, réparateur.	420 00	12 août 1906	Bureau de transmission à 2 batteries.
2	Pointe-aux-Outardes	29	Mlle G. Ross, télégrap.	50 00 ou commission	1er janv. 1910	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
			D. Malouin, réparateur.	420 00	14 juin 1907	
3	Pointe-Paradis	18				Plus 50c. par j. quand ils sont absents en devoir.
4	Manicouagan	14	P. Martel et son fils	25 p. c. de commission	26 sept. 1910	
5	Mistassini	22	W. Montreuil, télégrap. et réparateur	420 00	23 oct. 1908	
6	Rivière Godbout	26	N. A. Comeau	50 00 ou commission	15 oct. 1885	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.

7	Rivière Godbout-ouest....	½	T. Comeau, télégraphiste	450 00 "	....		Accommodement. Pas de commission.
8	Pointe-des-Monts......	18½	Victor Fafard.....	50 00 "	28 déc.	1883....	
9	Baie de la Trinité-ouest....	5½	Jos Poulin........	50 00 "	16 mai	1884....	
10	Baie de la Trinité-est......	2½	A. Bilodeau.........	25 p.c. commission...	1er mai	1889....	
11	Ile au Caribou...........	7	Jos. Chouinard.........	25 "	22 juillet	1911...	
12	Phare de l'Ile aux Oeufs...	8½	Mme E. Chouinard.....	Accommodation.........	22 "	1911....	Pas de commission. Téléphone seulement avec le bureau de Pentecôte.
	Pointe-aux-Anglais......	2	....	25% commission......		1895....	Câble de l'Ile aux Œufs.
13	Pentecôte...............	6½	Jos. Picard..........	310 00 par année......	20 sept.	1911....	Batterie principale.
14	Iles May..............	9	A. Label.............	25 p.c. commission...	15 sept.	1913....	Fermé le 15 nov. 1910 et jusqu'à la fin d'avril 1911.
15	Ste-Marguerite..........	38½	A. Therriault..........	180 00 par année......	1er juill.	1888....	Aussi comme réparateur pour 40 milles de Hall à Rock-Rivers.
16	Clark City.............	5	North Shore Power, Railway and Navigation Company......	25 p.c. commission....	17 avril	1903....	
17	Sept Iles..............	17¾	P. E. Vignault, agent...	180 00 et 25 p. c. comm.	2 jan.	1884....	Voir aussi aux réparations communes entre Hall et rivière Moisie.
	"		P. C. Vignault, répar....	540 00.............	12 jan.	1912....	Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir.
18	Moisie-ouest..........	14½	Mme Chicoine, télégraph.	50 00 ou commission..	1er juin	1906...	
19	Moisie-est.............	1	Holliday Bros........	50 00.............	....		En opération durant la saison de pêche.
20	Pigou...............	28	Peter Wright, réparateur	112 00.............	1er oct.	1902....	
			Mme P. Wright, télég...	100 00.............	1er oct.	1902....	
21	Rivière aux Graines.......	29	Mlle A. Blaney, télégrap.	50 00.............	6 oct.	1910...	M. Langlois, agt., $12 par année pour loyer de bur.
22	Sheldrake.............	15	Mme A. Girard, télégra.	50 00.............	1er déc.	1904....	A. Girard, agent " " "
23	Rivière du Tonnerre.......	6½	Mme H. Cody, télégrap..	50 00.............	1er fév.	1890....	$12 par mois pour soin de la batterie principale et $12 pour loyer de bureau.
24	Magpie..............	14	Geo. Poirier, télégraph..	50 00.............	17 sept.	1905....	G. Poirier, agent, $12 par année pour loyer de bur.
25	Rivière St-Jean.........	9	Ben Chambers, télégrap..	50 00.............	1er oct.	1899..	B. Chambers, agent, $12 par année pour loyer de bureau.
26	Longue-Pointe de Mingan..	10	E. H. Tetu, Sur. de dist	1,080 00.............	1er nov.	1891....	
			Mme E. H. Tetu, télég..	300 00.............	1er nov.	1903...	Bur. de transm. pour le câble d'Anticosti, en opér. depuis le 1er sept. 1891. (3 batt. princ.) répétit.
			J. V. Guay, agent....	500 00.............	1er nov.	1910...	
			Mme Guay, Asste.......	180 00.............	....		
27	Mingan..............	7	Mme C. Maloney, télég..	100 00.............	....		Salaire augmenté à $100 par année, 31 mars 1907.
28	Pointe-aux-Esquimaux.....	24	Mme E. Cyr, télégrap...	240 00.............	1er sept.	1897....	Batt. principale. Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir. Alloc. supp. pour le télégraphe de la Pointe-aux-Esquimaux, $48 par an pour loyer de bur.; $40 par an pour chauffage; $24 par année pour entrepôt; 25 p.c. commission.
			E. Cyr, réparateur......	500 00.............	2 nov.	1902....	
29	Betchouanes.............	20	Jos. Picard, télég. et rép.	212 00.............	15 juill.	1904....	Alfred Landry, agent-fournisseur à la Pointe-aux Esquimaux, de la Betchouan, vers l'est, salaire $60 par année.
30	Baie de la Piastre.........	23	Mme J. Beetz, télégraph.	100 00.............	18 sept.	1902....	
			S. Tanguay, réparateur..	112 00.............	18 sept.	1902....	
31	Watichou..............	15	Mme Cl. Bourque, télé..	100 00.............	1er déc.	1903....	
			John Bourque. réparat...	112 00.............	1er déc.	1903....	
32	Aguanus..............	21¾	Mme Galant, télégraph..	100 00.............	3 sept.	1902....	
			S. Galant, réparateur....	112 00.............	3 Sept.	1902....	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (à l'est de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
		milles.		$ c.		
33	Natashquan	21	W. Vignault, télégraph.	25 p.c. commission	20 oct. 1911	
			C. Vignault, réparateur.	112 00	5 sept. 1902	Batterie principale, $12 par année.
34	Kegaska	33	Mlle Anderson, télégrap.	100 00	6 sept. 1902	
			Geo. Anderson, réparat.	112 00	6 sept. 1902	
35	Masquaro	18	J. L. Osborne, insp. int.	500 00	6 nov. 1910	Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir.
			Mme Jennis, télégrap.	100 00	1er avril 1906	
			Wm. Foreman, réparat.	112 00	1er juin 1903	
36	Romaine	25	Mme A. Guillemette, télé	100 00	17 sept. 1902	
			M. Blais, réparatevr.	112 00	17 sept. 1902	
37	Baie aux Loups	24	Mme R. Jones, télégrap.	100 00	26 nov. 1902	
			R. Jones, reparateur	150 00	26 nov. 1902	
38	Pointe-au-Maurier	24	Mlle P. Galibois, télégr.	100 00	19 sept. 1902	
			J. Galibois, réparateur.	112 00	19 sept. 1902	
39	Harrington	20	Mme Jones, télégraph.	125 00	20 sept. 1902	Allocation de téléphone à $25 par année pour messages de transmission avec l'île Harrington, depuis le 15 juin 1909.
			J. Jones, réparateur.	112 00	20 sept. 1902	
40	Tête de la Baleine	17	Amédée Vignault, télég. et réparateur	212 00		
41	Baie du Mouton	20	Mme A. Landry, télég.	444 00	1er août 1911	
42	Baie des Ha ! Ha !	27	Mme J. Monger, télég.	100 00	14 juin 1904	
			J. Monger, réparateur.	112 00	14 juin 1904	
43	St-Augustin	27	C. F. Johnson, tél. et rép.	212 00	1er sept. 1913	Poste de la Cie de la Baie d'Hudson.
44	Baie Chicatica	24	Mlle Esther Robin	100 00	30 juin 1906	
			George Robin	112 00	30 juin 1906	
45	Baie des Rochers	15	James Kennedy, télé. et réparateur	212 00	27 juill. 1911	
46	Baie du vieux Fort	15	J. Fequet et fils	25 p.c. commission	29 mars 1911	
47	Bonne-Espérance	7	G. Chevalier, réparat.	112 00	2 oct. 1902	
			Mlle Chevalier, télég.	110 00	2 oct. 1902	
48	Baie-Brador	29		112 00		J. Jones reprenant charge 27 oct. 1909 comme télég et envoie sa démission pour le 1er avril 1911.
			Cyrille Joncas, réparat.	110 00	10 oct. 1909	
			A. Cormier, rép. gén.	500 00	16 août 1910	Plus 50 centins lorsque absent en devoir.
49	Long. Pte. du Blanc-Sablon	3	" agent.	25 p.c. commission	1er sept. 1911	
50	Blanc-Sablon	3	Thos. Morel, télégraph.	212 00	1er oct. 1902	
51	Baie-Forteau	13	A. Hart, rép. et télégr.	212 00	19 juill. 1902	

52	Pointe-Amour	17	Thos. Whyatt, rép. et télégraph.	112 00	17 fév. 1903	Batterie principale enlevée de Saint-Modeste-ouest à Pointe-Amour, 5 oct. 1909, alloc. $50 par ann.
53	Saint-Modeste-Ouest	16	Jas. Bolger, rép. et télég.	212 00	5 oct. 1902	
54	Red-Bay	13	Geo. Moore, réparateur	112 00	9 oct. 1902	
			Mlle Moore, télégraph.	100 00	9 oct. 1902	
55	Baie-Château	30	J. Bolger			Fermé le 1er déc. 1906.
56	Belle Isle	23¾				Câble enlevé le 18 juin 1909.
	Totaux	914		13,678 00		

RÉPARATEURS DES LIGNES, SECTIONS ET NOMBRE DE MILLES—MALBAIE À BAIE CHATEAU.

		Nombre de milles.
A. Villeneuve, réparateur	Malbaie à la Baie des Rochers	33
G. Boulianne, réparateur	Baie des Rochers à Bergeronnes	34½
G. Boulianne, réparateur	Baie Ste-Catherine à l'embranchement St-Etienne	17
Ed. Courbron, réparateur	Bergeronnes à la Rivière Colombier (16 milles à l'ouest de Bersimis)	67½
Jos. Gagnon, réparateur	Rivière Colombier à West-Crossing, Rivière-aux-Outardes (24 milles à l'est de Bersimis)	40
David Malouin, réparateur	Traverse-est de Rivière-aux-Outardes à la baie des Anglais (7 milles à l'est de Manicouagan)	44
Wm. Montreuil, réparateur	Baie des Anglais à St-Nicholas-Harbour (14 milles à l'ouest de Godbout)	27
N. A. Comeau, réparateur	St-Nicholas-Harbour à Pointe-des-Monts	32½
P. C. Vignault, réparateur général	Pointe-des-Monts à la Rivière du Tonnerre	196¼
Ed. Cyr, réparateur général	Rivière du Tonnerre à Kegaska	197¾
J. L. Osborne, réparateur général	Kegaska à Ste-Augustin	202
A. Cormier, réparateur général	St-Augustin à Baie-Château	199
		1,073½

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec..........	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00........	....	Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien......	13				
	Ile d'Orléans (câble)........	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre.......	$4\frac{1}{2}$	E. Gendreau..........	50 00 ou commission	1er déc. 1910 ..	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	$3\frac{1}{4}$	Desneiges Plante..	50 00 " ..	1er oct. 1896 ...	
4	Saint-Laurent..	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil..	120 00 et 25 pour 100 commission.	15 sept. 1888 ..	
5	Saint-Jean....	7	P. Pouliot, sur. de dist..	1,120 00 et 25 pour 100 commission	1er nov. 1907..	Agence locale. Surintendant de dist. et réparateur.
6	Saint-François............	$6\frac{3}{4}$	Hélène Lemelin...... ..	50 00 ou commission.	1er oct. 1907....	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne aérienne)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bureau de la quarantaine, Grosse-Isle (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{2}$	A. Dancause..........	540 00......	1er nov. 1912....	$5 par mois, en été payés pour messager; $12 par an pour entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile ....
	Téléphone de la quarantaine, 2 fils.	$1\frac{3}{4}$	... .	... .	....	NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, comprend $1\frac{3}{4}$ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Grosse-Ile à l'Ile aux Grues (y compris 5 n. de câble).	8	Hector Lavoie......	50 00 ou commission.	1er fév. 1912....	
			Fenelon Pinchaud... ...	accommodement.	" "	
			Olivier Gagné	"	" "	Raccordement avec la ligne téléphonique Bell, à Montmagny. Trois stations sur l'Ile aux Grues.
9	Ile aux Grues à Montmagny (câble).	5	Desiré Vézina..........	Service du phare.......	1er sept. 1909....	
			Nuna Vézina.... ...	Accommodement....	1er nov. 1912....	
			Chas. P. Roy		1er " 1913....	
			Jos. Lemieux		1er " 1913....	
10	Ile aux Grues à l'île aux Oies.	10	E. Bernier.............	Accommodement.......	1er sept. 1913....	
			A. Roy..	"	1er " 1913....	
			H. Vaillancourt........	"	1er " 1913....	

	Ligne de ceinture (2 fils).					
11	St-François — St-François-Nord.	5	J. Asselin....	50 00 ou commission	1er avril 1912....	
12	St-Jean—Ste-Famille.	$5\frac{1}{2}$	N. Pichette.	50 00 "	1er déc. 1912....	
	Totaux.............	$86\frac{1}{4}$	....	$ 2,268 00		

REMARQUE.– En sus, il y a dans la surintendance du district de la station de quarantaine les lignes suivantes :—

Lignes téléphoniques.					
Les Eboulements.........	0				
Ile-aux-Coudres (câble) ...	3	....	....	....	Loué à la compagnie de téléphone Charlevoix et Saguenay.
Sur l'île-aux-Coudres	10				
	13				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE L'ILE D'ORLÉANS.

1	Saint-Pierre	0	Francis Côté............	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
2	Sainte-Pétronille	$3\frac{1}{4}$	Desneiges Plante........	240 00.....	1er avril 1911....	Indemnité de $6 par mois pour service de messager.
3	Saint-Laurent............	$6\frac{1}{2}$	Laurent Godbout	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
4	Saint-Jean...............	7	Pierre Pouliot	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
5	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	Xavier, Lepage.........	50 00 " ..	1er juillet 1910....	La ligne de l'Etat est reliée avec la Cie Bell et l'Ange-Gardien. Des échanges se font à Sainte-Pétronille.
6	Saint-François-Nord	5	Frs. Lessard...........	50 00 " ..	1er déc. 1910 ...	
	Stations.					
7	Saint-Jean--Sainte-Famille	$5\frac{1}{2}$	Jos. Premont	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
		34	Poteaux : 34 milles...	Fil : 68 milles.		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE BEAUPORT-LAVAL.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
			I. Maheux	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
1	Beauport	0	Bell Telephone Co			Renouvellement avec la Cie Bell à Beauport.
	Ste-Thérèse nord		J. Auclair	25 p. c. commission		Commission seulement.
2	Sainte-Thérèse	2	N. Bédard	25 p. c. commission	1er janv. 1912	
3	Vallière, moulin de	5½	A. Vallière	50 p. c. commission	1er fév. 1910	
4	Laval	7½	Rév. E. Giroux	Accommodement		
5	Laval		Mme Touchette	50 00	1er fév. 1910	*Une commission sur les taux seulement des lignes du gouvernement, à Laval et Vallières-Mill une garantie de $50 par année.
			L. E. Binet	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
	Total	15				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE CHARLESBOURG—LAC BEAUPORT—STONEHAM.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Québec—Charlesbourg	4	Bell Telephone Co	$ 64 par an	26 juillet 1913	
2	Lac Beauport	6	Mme J. Bigouette	25 p. c. Rcts	27 déc. 1913	
3	"		J. Cloutier	Abonné	11 mars 1914	
4	"		W. J. Fraser	"	10 janv. 1914	
5	"		Maire Murphy	"	10 " 1914	
6	"		Melle F. Simons	"	15 " 1914	
7	"		Sec.-trés. Smith	"	18 " 1914	
8	" Ouest	3	Mme W. Brown	25 p. c. Rcts	4 nov. 1914	
9	Stoneham	18	J. Corrigan	$50 par an	15 janv. 1914	
10	"		W. Craig	Abonné	15 " 1914	
11	"		S. Plamondon	"	1er nov. 1913	
12	Martineau-Mills	3	A. Martineau	25 p. c. Rcts.	8 nov. 1913	
13	Tewkesbury	13½	W. Boyd	"	8 " 1913	
14	"		Donacona Paper Co	Abonné		
15	"		J. Isobel	"		
16	"		Three Lakes Fish Club	"		
17	Lac St-Charles	5	L. P. Verret	25 p. c. Rcts.	4 nov. 1913	
18	"		C. E. Bégin	Abonné	6 déc. 1913	
19	Lac Huron	4	H. Gale	"	8 nov. 1913	
20	Village Askewra	3	Major E. Laliberté	"	5 déc. 1913	
21	St-Ignace	7¾	E. Réaume	25 p. c. Rcts.	25 fév. 1914	
22	"		J Sansfaçon	Abonné	25 " 1914	
	Réparateur général		E. Martineau	$480 par an	1er mars 1914	
		67¼		$594.		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉPHONIQUES DU DISTRICT DE TIMISKAMING.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de nomination.	Mémoire.
1	Kippewa, barrage	0	J. A. Boisvert, agent	25% commission	20 mai 1911	
	Denis	14½				
2	Fabre	6	L Valiquette, agent	25% "	" "	
3	Ville-Marie	13	J. Samson, agent	25% "	17 " "	Démissionné le 15 sept. 1911.
			Mme. L. Lepage, agent	25% "	15 sept. 1911	Commission garantie de $50 par année.
			J. Dumulon, surin. et réparateur général	$65.00 par mois	13 nov. 1911	Et les dépenses lorsqu'il est absent en devoir.
4	Lorrainville	5	N. Legault, agent	25% commission	1er sept. 1911	
5	St-Eugène	13½	J. Bédard, agent	25% "	" "	
6	Camp "B"	7½				
7	Camp "A" barrage Quinze	½	P. Carrière, agent	25% "	1er mar 1912	Avant le 1er mars 1912, le bureau était en charge de G. B. Hull, ingénieur en charge de la construction du barrage des Quinze.
8	Camp "C"	5				
9	North Timiskaming	13½	J. R. Monaghan, agent	25% "	1er août 1911	$75 par année son payés à M. Monaghan pour le loyer du bureau et les connections avec la ligne de la Timiskaming Telephone Co.
		78				
	Embranchement.					
	Ville-Marie	0				
	St-Isidore	3½	J. K. Legault	25% "	1 déc. 1912	L'embranchement part de la ligne principale à 10 milles N. E. de Ville-Marie.
		82				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO—SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

TABLEAU donnant la liste des bureaux de télégraphistes ou agents, commissions ou salaires, sommaire des messages gratis. Du 31 mars 1912 au 31 mars 1913.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Messages Envoyés	Messages Reçus.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Résidence du sur. de district..	0	J. McR. Selkirk, sur. dist......	$50 00 par année..........	....	....	....	Appareil privé.
2	{ Leamington, bureau...... ..	0	" "	Commission 20 p. 100	587	670	1er nov. 1888....	
	Leamington, bureau.........	2½	A l'atter. du câble (terre ferme)	....	....	....	— août 1901....	Près d. dock Leamington
	Terre ferme à l'île Pelée.	17¼	" (île)	....	....	....	1er nov. 1888.. } — août 1901 .. }	Près du dock (Scudder).
3	Dock nord	0	C. B. Quick.................	Commission 25 p. 100.......	148	108	1er nov. 1888....	
4	Phare de la Pointe-Nord	3	J. R. Lidwell	" "	4	1	1er juin 1899....	
5	Station 31............	¼	F. Cree.....	" " ...	16	12	28 oct. 1909.....	
6	Ouellettes..........	1¾	A. J. Ouellette..............	" "	81	28	19 juin 1908.....	
7	Club Pelée................ . .	0	Club Pelée (Ile)..	Bureau d'accommodement.	48	73	— mai 1910.....	Appareil privé. Paiement p. messages au bureau Leamington.
8	W. J. McCormick	.....	W. J. McCormick...	" "	....	....	....	Appareil privé.
9	Hôtel (Station 32).....	2¾	John R. Beattie...............	Commission 25 p. 100......	93	99	9 avril 1909.....	
10	Dr Bell......	......	Dr Bell......................	Bureau d'accommodement.	....	....	"	Autrefois Dr Van Epp.
11	Dock ouest.......	¼	A. M. McCormick....	Commission 25 p. 100......	143	109	1er nov. 1888....	
12	Srigley ou Grove Ave..........	3	Catharine Srigley...........	" "	44	28	12 nov. 1908.....	
13	Pelée sud	2	J. S. McCormick....	" "	40	47	1er août 1904....	
14	Maison Bairds (Leamington)...	2¾	A. Baird.....................	" "	....	3	2 nov. 1904....	
15	Jackson et Moss..........	5	Jackson et Moss....	" "	7	2	25 mars 1910....	Près de la station " Old Club House."
16	Edward Ford........		Edward Ford....	Bureau d'accommodement	....	....	2 oct. 1912	
17	Maison Bairds (Pte.-Pelée).....	2½	A. Baird...........	Bureau d'accommodement.	....	....	23 juin 1909.....	Garde-chasse et garde-pêche.
18	Tildens....	¼	W. Tilden..	Commission 25 p. c.......	31	30	29 avril 1905.....	
19	Pointe-Pelée.....	2½	W. A. Grubb.................	" "	15	47	1er nov. 1888....	
		45¾			1,257	1,257		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE-EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	E. P. Benoit	120 00	1er janv. 1911	
2	Fort-Qu'Appelle	17	P. R. Elmer	960 00	15 août 1906	
	Fort-Qu'Appelle		D. Sutherland, réparateur	900 00	1er déc. 1909	
	Ligne de ceinture	10				
3	Lipton	1	Cie Pac. Canadien	Commiss., 10 p.c.	1er mai 1906	
	Ligne principale	1				
4	Kutawa	45	A. Von Lindeburgh	900 00	1er nov. 1883	La ligne a été allongée quand on l'a posée le long de la route au lieu d'à travers l. champs.
5	South-Humboldt	78	H. J. Macdonald	900 00	1er fév. 1904	
	Ligne de ceinture	58½				
6	Saskat on	14	J. H. Murphy	1,200 00	18 janv. 1913	Salaire augmenté 1er janv. '14.
	"		G. T. Clément, réparateur	900 00	16 oct. 1903	
	"		Messager, C.C.P.	120 00	1er mai 1911	
	Ligne principale	14				
7	Henrietta	38	W. J. Salsbury	900 00	1er oct. 1886	
8	Battleford	47	J. D. Noël	1,080 00	1er " 1900	Salaire augmenté 1er mai '13.
	"		H. C. Rogers, réparateur	900 00	10 " 1911	C. Webster démissionné.
	"		J. Jackson, Asst	900 00	21 mars 1914	
	"		E. Bédard, messager	240 00	1er fév. 1913	
9	Bresaylor	28	J. T. Callahan	720 00	1er déc. 1900	
	Ligne de ceinture	67½				
10	Lloydminster	29	G. Crisfield	900 00	15 mai 1913	S. DeCoste démissionné.
	Lloydminster		G. G. Mann, réparateur	900 00	1er août 1902	
	Ligne principale	29				
11	Lac-aux-Oignons	13	H. McCleneghan	1,200 00	1er août 1899	Salaire augmenté 1er août '13.
	" "		R. McCleneghan, asst	720 00	1er déc. 1913	Nouvelle nomination.
12	Lac-à-la-Grenouille	23	E. A. Bowtell	600 00	1er mars 1911	
13	Mooswa	12	A. Bowtell	840 00	1er juin 1909	Salaire augmenté 1er janv. '12.
14	Pointe Elk	21½				Bureau fermé.
15	Saint-Paul des Métis	17½	J. A. Gagnon	900 00	1er mai 1909	
16	Lac La-Selle	18	C. B. Ingraham	900 00	1er juillet 1912	
17	Pakan	36	R. McAdam	720 00	1er fév. 1905	
	Ligne de ceinture	5				
18	Andrew	5	R. L. Pickell	900 00	1er janv. 1913	L. Carey démissionné.
	Andrew		C. Norn, réparateur	900 00	15 mars 1906	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
19	Whitford	7	Maître de poste	25 p.c. commiss.	1er juill. 1905	
	Andrew à la ligne principale	5				
	Ligne de ceinture	23				
20						Distance augmentée parce que la ligne a été posée le long du chemin au lieu d'à travers les champs.
21						
22	Lamont	3½	H. A. Elliott	900 00	1er nov. 1913	B. Demarsh, démissionné.
	Ligne principale	3½				
	Fort-Saskatchewan	24	W. G. Shera	720 00	1er juill. 1912	
	Edmonton	18	G. Wilder	1,080 00	1er déc. 1918	
	Edmonton		E. J. Kane, asst	1,020 00	29 juill. 1912	Transféré d'Athabaska.
	Edmonton		A. H. Slight, asst	1,020 00	16 mars 1914	Nouvelle nomination.
	Edmonton		M. Ettling, messager	300 00	1er mai 1913	
	Edmonton		H. McGuire, messager	300 00	1er mai 1913	McGraw et Wilson démissionnés.
	Edmonton		H. Hunt, commis	1,080 00	22 janv. 1912	
	Edmonton		J. D. McIntyre, réparateur	900 00	1er nov. 1913	A. W. Cuss transféré à Athabaska.
	Edmonton		R. C. Macdonald, surintendant de district	2,300 00	1er oct. 1905	
	Edmonton		J. S. Macdonald, inspecteur général	2,500 00	1er juin 1905	
	Total	712		32,340 00		

SECTION DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX—EDMONTON.

	Edmonton	0	Tableau précédent			
1	Lac Halfway	49	J. C. Egge	25 p.c. commiss.	1er janv. 1910	
2	Athabaska	49	C. P. Samwell	900 00	1er juin 1913	E. J. Kane, transféré.
	Athabaska		A. W. Cass, réparateur	900 00	19 juin 1912	A. Parry, transféré.
	Athabaska		E. Swanson, messager	240 00	1er mai 1912	H. Neys, démissionné.
3	Mirror-Landing	70	A. E. Holmes	900 00	8 février 1914	J. O'Regan, démissionné.
	"		A. Parry, réparateur	900 00	1er avril 1912	H. Hautebergue, démissionné.
	"		J. McClellan, messager	240 00	14 février 1914	Nouvelle nomination.
4	Sawridge	38	J. M. Royer	900 00	1er nov. 1912	C. J. Schurter, démissionné.
	"		L. Young, réparateur	900 00	1er nov. 1913	Nouvelle nomination.
5	Giroux Bay	39	S. Dickersen		1er sept. 1913	Ce bureau a été ouvert pour le chemin de fer E. D. & B. C., qui paie les agents.
6	Grouard	39	J. A. Powers	900 00	1er août 1913	R. M. Osborn, démissionné.
	Grouard		R. Harper, assistant	900 00	1er mars 1914	Nouvelle nomination.
	Grouard		S. A. Bell, réparateur	1,020 00	5 février 1914	G. Macleod, démissionné.
	"		A. St-Cermain, messager	360 00	1er mars 1914	H. Knibbs, démissionné.
7	Rivière à La-Paix	83	P. Gauvreau	900 00	16 oct. 1911	
	"		F. Anderson, réparateur	900 00	23 oct. 1912	
	"		F. Chalmers, messager	300 00	5 mars 1914	Nouvelle nomination.
8	Fairview	62	H. L. Propst	25 p.c. commiss.	1er juin 1912	
9	Dunvegan	12	A. Valllancourt	900 00	11 nov. 1912	
10	Spirit River	15	W. R. Holden	900 00	1er juill. 1912	
	Ligne de ceinture	53				
11	Grand-Prairie-City	8	J. H. Byrne	900 00	2 sept. 1912	
	A la ligne principale	8				
12	Lac Saskatoon	3	G. Coleman	900 00	20 mars 1913	
	"		R. Harvey, reparateur	900 00	25 sept. 1913	C. Banford, démissionné.
	Total	533		15,660 00		

SECTION DE ST. PAUL DES MÉTIS—DURLINGVILLE.

		Milles.				
	St. Paul de Métis	0	Tableau de la ligne principale			
1	Rife	24	E. O. Boyd	900 00	26 nov. 1912	
2	Bonnyville	6	A. E. Dussault	25 p.c. de comm.	19 oct. 1913	Nouveau bureau.
3	Durlingville	18	L. T. McLeod	600 00	22 juill. 1912	Démissionné le 31 janv. 1914 et le bureau fut fermé.
		48		1,500 00		

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNE GOLDEN WINDERMERE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Moosejaw	0	J. Lovelace	1,000 00	1er mai 1911	
	Moosejaw		C.P.R. messagers	120 00	1er juilet 1911	
	Moosejaw		C.P.R. service de batterie	120 00	1er févr. 1912	
2	Expanse	39	G. T. Brown	900 00	20 sept. 1912	
	Expanse		C. H. R. Clark, réparateur,	900 00	1er sept. 1913	J. Gagnon, démissionné.
	A la ceinture	25				
3	Gravelburg	19	J. A. Hamelin	900 00	8 sept. 1910	
	A la ligne principalle	19				
4	Limerick	13	Myrtle-Crosson.	720 00	8 nov. 1913	
	A la ceinture	3				
5	Assiniboine	14	R. Hodgson	900 00	14 sept. 1912	E. R. Lossing, démissionné.
	A la ligne principale	14				
6	Wood-Mountain	27	J. H. Thomson	900 00	1er déc. 1890	Nouveau bureau.
	Wood-Mountain		F. Brown, réparateur	900 00	1er nov. 1905	
7	Elm-Springs	13				Bureau fermé.
8	Willow-Bunch	26	M. A. Noel	900 00	19 oct. 1904	Salaire augmenté 1er août '12.
		212		8,280 00		

BATOCHE—LIGNE DU LAC-AUX-CANARD.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Batoche	0				Ces bureaux sont fermés.
2	Lac-aux-Canards	9				

SECTION DE BATTLEFORD—ILE LA CROSSE.

	Battleford	0	Tableau de la ligne principale	1,080 00		
1	Battleford nord	4	F. J. Colmer		11 nov. 1912	Salaire aug. le 1er mars 1914.
	Ligne de ceinture	21	R. Colmer, messager	240 00	7 mai 1913	Nouvelle nomination.
2	Meota	10	F. W. Hearn	900 00	15 nov. 1912	O. S. Tenny, décédé.
	Ligne principale	10				
3	Glaslyn	30	A. G. McCartney	900 00	26 sept. 1912	
4	Meadow Lake	66	J. R. McCordie	900 00	9 sept. 1912	
5	Green Lake	44	R. White	900 00	17 oct. 1912	
		185		4,920 00		

EMBRANCHEMENT DES LIGNES TÉLÉPHONIQUES.

	Edmonton	0				Cette ligne a été construite en 1904, elle est mise en opération par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Winterburn	8½				
2	Agence des sauvages	5½				
3	Spruce-Grove	8				
4	Stony-Plain-Station	6½				
5	Stony-Plain-Centre	3½				
		32				
	Edmonton	0				Cette ligne est en opération à Saint-Albert depuis 1887 et à Alexandre depuis 1902, par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Saint-Albert	9				
2	Raye	12				
3	Rivière-qui-Barre	8				
4	Alexandre	5				
		34				

LIGNE FILE-HILLS

1	Fort-Qu'Appelle	0				Cette ligne fut construite en 1908, pour accommoder le département des Affaires des Sauvages.
2	Lebret	4				
3	Balcarres	11				
4	Agence de File-Hills	13				
		28				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

LIGNES D'EMBRANCHEMENT

LIGNE KAMSACK.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Kamsack, C.N.R.	0	....	....	....	Cette ligne fut construite en 1907, pour le départem. des affaires des Sauvages. Kamsack est sur le chemin de fer C.-N., 100 milles N.-E. de Fort Qu'Appelle, et nullement en connexion avec la ligne télégraph. du gouv.
2	Bureau du Dr Wallace	0				
3	Agence des Sauvages	6½				
4	Mission St-Philippe	5	....	....	....	Cette partie a été construite en 1910.
5	Cie Baie d'Hudson (Pelly)	7				
6	Réserve Keys	5½				
		24				

LIGNE DU LAC AUX CANARDS.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Lac aux Canards, C.N.R.	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1902 pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
2	Gend. roy. à cheval du N.-O.	0½				
3	Agence des Sauvages	3				
		3½				

LIGNE DU LAC LA SELLE.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Lac La Selle	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1900, pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
1	Ecole industrielle	6½				
		6½				

LIGNE DE LA RIVIÈRE À LA PAIX—SHAFTESBURY.

	Riv. à la Paix	0	...	...	...	Cette ligne a été construite en 1911. Les instruments ont été installés à raison d'un loyer annuel de $15.00 à condition qu'ils soient employés par le public pour communiquer avec la riv. à la Paix à raison de 10 centins.
1	Collin's	3				
2	Mission C.-R.	5				
3	A. Brick	6½				
	Mission anglicane	½				
		15				

LIGNE GROUARD—RIVIÈRE PRAIRIE.

	Grouard	0	...	...	...	Cette ligne a été construite en 1912 et 1913. Les instruments de téléphone ont été installés à raison d'un loyer de $15.00 par année, à condition qu'ils soient aussi mis à l'usage du public pour communiquer avec notre bureau de Grouard à raison de 10 centins.
1	B. A. See	3				
2	Martin Ouellette	9				
3	Travers Bros	4				
4	D. S. Hayden	4				
5	M. McQue	5				
6	S. Harris	1				
7	O. D. Hill	2				
8	G. Martin	3				
9	J. Rennie	1				
10	L. Becker	2				
11	W. Lesage	3				
		37				

LIGNE RÉSERVE ASSINIBOIA—SINTULATA.

	Sintulata	0	...	...	...	Cette ligne a été construite en 1913 pour l'usage exclusif du département des Affaires des Sauvages.
1	Assiniboïa Réserve	8				
		8				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*.

LIGNE DE TELEGRAPHE DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaire par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Kamloops		W. H. Stevens	Surintendant	1,500 00	1er mars 1914	Salaire augmenté de $10 le 1er septembre 1913.
	"		Melle V. L. Palmer	Comptable	720 00	1er oct. 1911	
	"		Melle M. H. Palmer	Sténographe	600 00	— juillet 1913	
	"		Melle M. E. Grindrod	Agent	600 00	8 février 1914	
	"		Mme E. H. Shelton	Télégrap. de nuit	420 00	11 août 1913	
	"		B. Hirst	Messager et teneur de livres.	420 00	1er sept. 1912	
	"		Bur'x du surint. de dist. Bureau des agents.	Loyer	540 00		
2	Knutsford	5	J. S. Jones	Agent	Commission.	— déc. 1913	
3	Bulmans	12	J. Bulman	"	"	1er juillet 1909	
4	McDonalds	5	W. R. McDonald	"	"	1er " 1901	
5	Stump-Lake	4	J. Whitford	"	"	1er " 1910	
6	Murrays	3	Wm. Murray	"	"	1er janv. 1913	Embranchement de 2 milles.
7	Frasers	2	G. Fraser	"	"	1er " 1905	
8	Rockford	4	Mme D. C. Wilson	"	"	1er mars 1914	
9	Moores	4	E. E. Wilkinson	"	"	— janv. 1910	
10	Guichons	3	Jos. Guichou	"	4	— juillet 1905	Embranchement de Quilchena.
11	Lauders	7	Wm. Lauder	"	"	" 1905	" "
12	Douglas-Lake	9	F. B. Ward	"	"	" 1905	" "
13	Quilchena	9	J. A. Guichon	"	"	— mai 1907	
14	Nicola	9 milles de Quilchane.	M. V. Munro	"	600 00	— juillet 1905	Bureau d'échange local, 14 abonnés.
15	Merritt	7	Melle D. P. McGoran	"	600 00	16 nov. 1913	
	"		Nellie Heslop	Télégraphiste	420 00	1er " 1913	
	"		M. T. Royds	Réparateur	1,200 00	1er " 1913	
			Merritt Rent		240 00		
16	Coutlee	3	H. S. Cleasby	Abonné	}		
17	Lower Nicola	4	Mme R. M. Woodword	"	}		Embranchement de Merritt.
18	Canford	8	C. Hardiman	"	}		
19	Crowders	18	Frank Crowder	Agent	Commission.	— octob. 1911	
20	Aspen Grove	6	Wm. Cooper	"	"	— nov. 1908	
21	Hastings Ranch	7	R. L. McGill	"	"	— juin 1911	
22	Colletts Ranch	6	Wm. Cooper	"	"	" 1911	
23	Otter Valley	12	J. G. Thynne	"	"	— octob. 1907	
24	Guthrie & McDougall	2	Guthrie McDougall & Co.	"	"	— mars 1913	

25	Tulameen....	7	J. A. Schutbert.........	Agent....	" ..	— sept. 1911	
26	Coalmont	3	Isaac McTavish.........	"	" ..	1er janv. 1913	
27	Granite Creek....	3	F. P. Cook..............	"	" ..	1er dec. 1911	
28	Coalmont Collories	10	A. N. Cantril..........	"	" ..	1er mars 1914	
29	Princeton...............	1	Alex. Bell..............	"	480 00	— août 1908	Echange local 38 abonnés.
30	"	....	D. A. Miner............	Réparateur.....	960 00	29 oct. 1913	
31	Hedley.............. ..	25	F. M. Gillespie.........	Agent.........	480 00	— août 1909	" 16 "
32	Richters.......	20	F. Richters.............	"	Commission.	— oct. 1908	" 19 "
33	Keremeos Station	3	H. N. Etches...........	"	600 00	— janv. 1908	Avant le mois de mars, ce bureau était à commission.
34	Fairview.......	18	S. J. McCuddy.........	"	Commission.	— juillet 1909	
35	Vasseau Lake....	9	Mme. K. Mackenzie	"	" ..	— " 1914	
36	Okanagan Falls..........	6	W. B. Hine.............	"	" ..	— oct. 1908	
37	Kaledon....	6	A. S. Hatfield	"	" ..	— " 1910	
38	Marron Lake............	8	W. Smythe Parker... ..	"	" ..	— nov. 1919	
39	Penticton..............	10	Mlle. Carrie Crowe	"	720 00	1er nov. 1912	
			Gladys Limmer........	Opér. télégraphe	600 90	1er fév. 1914	
			C. F. Layton	Réparateur.....	900 00	— nov. 1911	
			Robert Park...........	Messager. ...	180 00	1er sept. 1913	
			Loyer	Loyer........ .	300 00	....	
40	Trout Creek....	8	J. R. Brown...........	Agent..........	Commission.	— juillet 1913	
41	Summerland.............	3	W. H. Hayes	Agt. & opér. télé.	900 00	— " 1906	
42	Peachland......	18	A. W. McDougall	Agent..........	Commission.	— août 1912	
43	West Bank..............	17	Wm. G. Hewlett........	"	" ..	— — 1910	
44	Kelowna................	2	H. H. Millie	"	600 00	1er nov. 1912	
45	....	....	Mme. Johnston.........	Opér. télégraphe	960 00	— " 1912	
			Eleanor Pennell	Opér. téléphone.	480 00	— " 1912	
			W. Bouvette............	" ..	480 00	— " 1913	
			John Adams.	Messager..	240 00	15 mars 1914	
		Loyer	....	....	144 00	....	
46	Oyama.............	20	F. H. Aldreed..........	Agent..........	Commission.	— — 1911	
47	Okanagan Centre........	3	J. A. Gleed............	"	" ..	— — 1910	Embouchure de 3 milles.
48	Vernon................	14	Mme. B. Steward.	"	1,020 00	20 août 1914	
			Majorie Lifford	Opér. téléphone.	480 00	31 juillet 1914	
			W. F. Auld............	Opér. télégraphe	960 00	21 août 1914	
			J. Briard	Messager..;	240 00	— juin 1912	
49	Okanagan L'dg, embranchement de Vernon....	4	J. A. Bulman.........	Agent..........	Commission.	— juillet 1912	Embranchement de 4 milles partant de Vernon.
50	Lumby, embranchement de Vernon...........	17	H. Saddler.............	"	60 00	30 mars 1914	
	Total.............	384					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

Kamloops—Section de Vernon.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Salaires par année.	Date de la nominatien.	Mémoire.
		Milles.					
1	Kamloops	0					
2	Sanitorium Riverview	1	Fanny Pankhurst	Agent	Commission.	1er mars 1911.	
3	Pionneer Poultry Ranch	4	R. Barton	"	"	— oct. 1913.	
4	Holmwood	20	A. W. Duck	"	"	— nov. 1911.	
5	Ducks	4	A. D. Brooks	"	"	— janv. 1913.	
6	Barnes-Ranch	2	Geo. Barnes	"	"	15 avril 1914.	Embranchement depuis le mois de mars 1914.
7	Grand-Prairie	11	E. W. Hoole	"	"	— juill. 1911.	
8	Falklands	17	A. W. Notley	"	"	— " 1912.	
9	Vernon	17					
	Total	78					

Ligne de la rivière Thompson-nord.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Salaires par année.	Date de la nominatien.	Mémoire.
1	Kamloops						
2	Anderson's-Ranch	10	O. M. Stitt	Agent	Commission.	1er mars 1914.	
3	Austin's-Ranch	3	T. Bunting	"	"	1er " 1913.	
4	Hepley-Creek	1	H. N. McDaniels	"	"	1er avril 1914.	
5	Twenty-five-Mile	12	J. McCarten	"	"	— nov. 1908.	20 pour cent, commission des taux du gouvernement.
6	Louis Creek	10	S. Armour	"	"	1er avril 1914.	
7	Barrière	3	J. H. H. Nelson	"	"	15 mars 1912.	
8	Borthwicks	2	Geo. Borthwick	"	"	— avril 1911.	
9	Genier's	2	Mme Adélaïde Genier	"	300 00	— juin 1913	
10	Chinook Cove	2	Malcolm White	"		— " 1911.	Embranchem. 2 milles sur le côté ouest de la rivière.
11	Chu-Chua	12	Geo. Fennell	"	Commission.	— nov. 1910.	
12	Mont Olie	7	T. G. Kingscote	"	"	1er sept. 1912.	
	Total	64					

Le système de taux est en vigueur sur cette ligne ; les taux sont basés sur la distance pour la ligne de la vallée d'Okanagan.

NAKUSP A LA LIGNE EDGEWOOD.

1	Nakusp.	9	L. J. Edwards	Agent et gérant de circuit	600 00	déc. 1912	
2	Rock Island	14	D. A. Middlemass	Agent	Commission.	" 1912	
3	Arrow Park	4	A. E. Keffer	"	"	" 1912	
4	Burton City	5	Robert Stevens	"	"	" 1912	
5	Fauquiers	12	Geo. E. Smedley	"	"	" 1912	
6	Needles	2	A. W. Lift	"	"	" 1912	
7	Edgewood	13	W. J. Banting	"	"	" 1912	
		50					

LIGNE KAMLOOPS—SAVONAS.

1	Kamloops	0					
2	Cornwalls	11	Henry Cornwall	Agent	Commission.	30 oct. 1913	
3	Cherry Creek	4	J. Newman	"	"	 1913	
4	Rowlands	9	D. W. Rolands	"	"	 1913	
5	Tunstalls	1	G. Tunstall	"	"	— nov. 1913	
6	Savonas	1	W. J. Ferguson	"	"	— " 1913	
		26					

KAMLOOPS—SECTION ROSE HILL.

1	Kamloops	0					
2	Rose Hill	7	Angus McKay	Agent	Commission.	Mars 1911	
3	Barnhartvale	5	P. A. Barnhart	"	"	Janv. 1911	
		12					

LIGNE TÉLÉPHONIQUE GOLDEN-WINDERMERE.

1	Golden	0	Melle R. E. Kenny	Agent	780 00	Nov. 1913	
	Loyer				180 00		Allocation pour le loyer.
2	Canyon Creek	6	F. W. Jones	Abonné			
3	McMurdo	7	T. R. Haddon		Commission.		Fermé le 1er déc. 1912.
4	Peard Creek	10	E. J. Tennant	Réparateur	1,200 00		Paie tous les frais.
5	McKeemans	7	R. McKeemans	Abonné	Commission.		Fermé le 1er déc. 1913.
6	Camp du gouv. de la C.-B.	6					" 12 oct. 1913.
7	Spillamachene	5	H. G. McDonald	Agent	Commission.	1er nov. 1912	
8	Heffners Landing	1	H. G. Low	Abonné			
9	Brisco	5	W. H. Aitchison	"			
10	Brisco	5	W. P. Alson	"			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU DE WOOD-MOUNTAIN.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par années.	Date de la nomination.	mémoire.
11	Camp K. C. Rly.........	2	Kootenay Central Ry...	Abonné.... ...	....	....	Fermé en décembre 1913.
12	Brisco..................	1	H. Aitchison...........	Agent	Commission.	....	
13	"	....	A. H. Mitchell..........	Abonné........	....	....	
14	Edgewater...............	12	Columbia Valley Orchards, Ltd.	"		....	
15	Sinclair..	4	Columbia Valley Ir. Co..	Agent..........	Commission.	....	
16	Wilmer..................	14	Mme M. H. Hope.......	"	780 00	1er avril 1912..	
17	Athalmer.	4	Jas. Lake...............	"	Commission.	1er oct. 1908..	
18	Windermere........ ...	4	J. C. Pitt...	"	....	1er juil. 1914..	
19	Invermere..	1	G. A. Stark	Abonné	....	....	
		89					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉPHONIQUES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

BUREAUX D'ÉCHANGE LOCAUX EN OPÉRATION.

Place.	Nombre d'abonnés.	Loyers payés par année.		
		Maisons d'affaires.	Maisons privées.	En général.
		$ c.	$ c.	$
Merritt	64	30 00	24 00	
Nicola	9	30 00	24 00	
Princeton	35	24 00	18 00	
Hedley	13	24 00	18 00	
Golden	10	36 00	....	
Section Golden, Windermere à Invermere	24	36 00	....	

Les taux sur la ligne principale sont donnés dans le chapitre du tarif de ce rapport.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER.

' SECTION VICTORIA-BANFIELD.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Nom.	Emplois.	Salaires par mois ou commission.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Victoria	0	J. McNeil	Agent	95 00	1er avril 1911.	
	"		Wm. Harker	Messager	35 00	1er oct. 1913	*Vice* D. Dowdnell et Jas. Simpson démiss.
2	Luxton	9	J. H. Smith	Agent	25% commission	14 janvier 1614	
3	Sooke Road	8	Sarah Gent	"	" "	1er juin 1911.	
	"		A. Gent	Réparateur	85 00	1er avril 1911.	
4	Coopers Cove	1	Abonné				
5	Sooke	½	Isabella Milne	Agent	50 00	1er sept. 1913.	Loyer du bureau $5 à partir du 1er sept. 1913
6	Otterpoint	6	Mme K. Gordon	"	50 00	1er octobre 1908.	
7	Jordan-River	14	Mme C. McVicar	"	25% commission	1er " 1911.	
	"		J. N. MacVicar	Réparateur	85 00	1er juin 1909.	
8	Slide-Hill	14	D. H. Soule	"	85 00	1er février 1911.	
9	Port-Renfrew	14	Mme E. C. Williams	Agent	65 00	20 " 1913.	
			T. M. Baird	Réparateur	85 00	1er nov. 1908.	
		17	A. McLennan	"	85 00	1er août 1911.	
10	Camp-Bay					1er nov. 1891.	Nouvelle station d'épreuve.
11	Carmanah	15	E. Arnold	Réparateur	85 00	1er june 1912.	
12	Cloose		Miss C. Logan	Agent	25% commission	1er janv. 1913.	
	"	15	D. Logan	Réparateur	85 00	1er avril 1898.	
13	Pachena	15	H. W. Ragbourn	Agent	85 00	1er mai 1913.	*Vice* G. M. Ross, transféré à Vancouver le 1er mai 1911.
14	Banfield						
	"		W. B. Monette	Réparateur	85 00	23 nov. 1913.	*Vice* C. E. Mouseley destitué.
		130					

Des téléphones ont été installés sur cette ligne pour l'usage du phare de Pachena, la station de sauvetage, de la hutte de Tsusiat et de Mile River ; ces deux derniers endroits durant les mois d'hiver seulement. Agent Mme Gordon, Otter-Point ; réparateurs, MacVicar, Jordan-River ; Soule, Slide Hill ; Baird, Port-Renfrew ; McLennan, Camp-Bay ; phare Carmanah, agents, Mme Williams, Port-Renfrew ; réparateur, Arnold Close ; Mlle C. Logan, Cloose ; réparateur de la ligne à Shelter Hut ; agent Ragbourne, Bamfield, station de sauvetage, phare Cap Beale, ce dernier point est sur la ligne entretenue par le ministère de le Marine et des Pêcheries. Tous les salaires de cette ligne furent augmentés le 1er juin 1913. L'échange de Sooke fut ouvert le 1er septembre avec 17 abonnés à $24 par année. Le circuit de Jordan River fut remis à cet échange, avec ses abonnés.

SECTION ALBERNI ET BAMFIELD.

15	Alberni	0	Mme P. A. Haslam	Agent	65 00	1er déc. 1902	$5 par mois pour loyer de bureau.
16	Port Alberni	2	G. A. Bellemy	Réparateur	85 00	1er mai 1913	*Vice* S. Stone.
	" "		E. B. Garrard	Agent	80 00	1er avril 1911	$12.50 par mois pour loyer de bureau.
17	Bamfield	51	H. W. Ragbourn	"	85 00	1er mai 1913	*Vice* G. M. Ross, transféré à Vancouver le 1er mai 1913.
	"		J. B. McKay	Réparateur	85 00	1er avril 1911	

Ligne d'embranchement Bamfield à cap Beale et station de sauvetage, Banfield-Creek, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui se sert entièrement de cette ligne.

SECTION ALBERNI-CLAYOQUOT.

18	Port-Alberni	2	E. B. Garrard	Agent			Voir item n° 16.
			J. B. McKay	Réparateur			Voir item n° 16.
19	Franklin-Creek	8					La ligne traverse le canal Alberni au moyen d'un câble sous-marin.
20	Uckuchlesit	23	J. M. Barnes	Réparat. et agent	80 00	1er juill. 1910	J. Williams, demissionné.
21	Toquart	9	J. E. Hillier	" "	85 00	16 nov. 1908	Le gouvernement est propriétaire de la maison occupée par le réparateur.
22	Ucluelet	24¼	H. J. Hillier	" "	80 00	1er déc. 1902	$8.50 pour le loyer du bureau.
23	Long-Beach		Bureau d'accommodement				Point de connexion de la ligne principale avec les lignes d'embranch.
24	Tofino	30¼					
25	Clayoquot	1	F. C. Garrard	Réparat. et agent	80 00	1er avril 1911	
			J. C. Barber	Agent	80 00	1er janv. 1913	Nom du bureau changé; $2.50 pour loyer du bureau.
		97½					

TOQUART—SECHART.

26	Toquart	0	J. E. Hillier	Réparat. et agent			Voir item n° 21.
27	Sechart	9½	Bureau d'accommodement				Station de pêche à la baleine.
	Tofino-Mosquito harbour.						
28	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
29	Mosquito-Harbour	10½	Bureau d'accommodement				Voir item n° 24.
	Tofino-Clayoquot-Sound						Cie de marchands de bois.
30	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
31	Clayoquot-Sound	11½	Bureau d'accommodement				Voir item n° 24.
	Tofino-Leonard-Island-Light						Clayoquot-Sound, Compagnie de conserves.
32	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
33	Phare de l'île Léonard	1½	Bureau d'accommodement				Pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ligne d'embranchement construite pour donner une connexion à la station de sauvetage, la maison du gardien sur le Bras Ucluelet et Barklay-Sound, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui se sert entièrement de cette ligne.

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE NANAIMO-COMOX—RIVIÈRE CAMPBELL.

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
					$ c.		
34	Nanaïmo	0	M. S. Stephens	Agent	100 00	1er nov. 1913	Vice A. C. Cole, démissionné.
	"		H. W. Spencer	Messager	35 00	20 mars 1911	
35	Wellington	5	H. R. Parker	Agent	25 p.c. commission	1er mars 1911	
36	Parksville	23	L. H. Bradbury	Agent	80 00	1er août 1910	
	"		Wm Mills	Réparateur	85 00	1er juin 1903	
37	Union-Bay	29	Fred. Brown	Agent	80 00	16 déc, 1913	Vice A. M. Falconer, transféré à Snug Cove et R. H. Wendelan, transféré à N. Vancouver.
38	Cumberland	10	T. Horne	Agent	80 00	1er juillet 1913	Vice H. G. Williams, démissionné.
39	Union-Bay		Thos. Hudson	Réparateur	100 00	17 nov. 1898	
40	Courtenay	7	John Aitken	Agent	80 00	1er fév, 1912	
41	Comox	8	Mme M. Smith	Agent	65 00	1er sept. 1911	$5 par mois pour loyer de bureau.
42	Oyster-River	32	Mlle S. Woodhus	Agent	25 p.c. commission	1er avril 1909	
43	Campbell-River	4	W. J. Ruth	Agent	80 00	1er avril 1912	Vice W. E. Spencer et El J. Murphy.
	Branches.	118					
	Parksville-Alberni.						
44	Parksville		L. H. Bradbury	Agent			Voir item nº 36.
45	"		Thos. Hirst	Réparateur	85 00	4 fév. 1911	
46	Alberni	30	Mme P. A. Haslam	Agent			Voir item nº 15.
47	"		A. A. Lynn	Réparateur	85 00	1er avril 1912	
	Comox-Cap Lazo.						
48	Comox		Mme M. Smith	Agent			Voir item nº 41.
49	Cap Lazo	6	Télég. sans fil de l'Etat	Télégraphiste			Pour faire le raccordement de la Station de télégraphe sans fil. Répar. locaux.
	Union-Bay-Denman et île Hornby.						
50	Union-Bay	0	Fred. Brown	Agent		16 déc. 1913	Voir item nº 37.
51	Cable-Landing, île Denman	8	Wesley Piercy	Agent	25 p.c. commission	1er fév. 1908	
52	Ile Denman-sud	5½	Thos. Chalmers	"	25 p.c. "	" "	
53	Ile Hornby-sud	2½	Thos. Smith	"	25 p.c. "	" "	
54	Ile Hornby-nord	9	Geo. Howes	"	25 p.c. "	15 juin 1912	
		25					

SECTION DE NANAIMO—ILE GABRIOLA.

55	Nanaïmo....	0	Cie de tél. de C.-B.	Agent...........	25 p. c. commission.. ...	1er fév. 1909.....	
56	Nanaïmo, télég. de l'Etat	....	M. S. Stephens....	"	....	....	Voir tem n° 34.
57	Nanaïmo, rivière.......	$5\frac{1}{4}$	J. Gordon.......	"	25 p. c. commission.....	1er fév. 1909.. ..	
58	Gabriola-Nord.	$1\frac{3}{4}$	R. Hoggan........	.. . .	" " ..	1er oct. 1910....	
59	Gabriola-Centre........	5	Dom'n Shale Brick & S. P. Co.....	....	" " ..	1er mars 1912.....	Vice E. Golightly, démissionné.
60	Shaws.................	....	Mme W. N. Shaw.	Agent...........	" " ..	1er juin 1912......	
61	Gabriola-Sud..........	7	J. Degnen........	"	" " ..	1er fév. 1909......	
	Total	19					

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE LA RIVIÈRE CAMPBELL ET L'ILE TEXADA.

Numéro.	Station.	Distance inter-médiaire.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.					
62	Campbell, rivière	0	W. J. Ruth	Agent			Voir item n° 43.
63	Quathiaski-Cove	3	W. E. Anderson	"	25 p. c. commission	1er nov. 1910	
64	Heriot-Bay	$6\frac{1}{4}$	H. A. Bull	"	" "	1er nov. 1910	
65	Bagots	$1\frac{1}{2}$	T. H. Bagot	"	" "	1er janv. 1913	
66	Mary-Island	8	W. Milne	Agent et réparat.	" "	1er oct. 1912	
77	Cortez-Island	10	M. Manson	"	" "	1er nov. 1910	
78	Lund (Terre ferme, C.-B.)	17	J. C. Fraser	" et réparat.	85 00	19 fév. 1913	Vice F. Thulin, démissionné, H. D. Birdsal, démissionné.
79	Sliammon	12		Point de vérificat.			
70	Powell, rivière	3	W. E. Spencer	Agent	80 00	1er mars 1910	
71	Blubber-Bay	$5\frac{1}{2}$	J. B. Fry	"	25 p. c. commission	10 fév. 1911	
72	Vananda	6	A. G. Deighton	"	" "	10 " 1911	
73	"		J. R. Fraser	Réparateur.		10 " 1911	Faire les réparations nécessaires.
	Total	$72\frac{1}{4}$					

Le 1er février H. D. Birdsall fut nommé avec salaire comme agent et réparateur à Lund.

Tous les salaires de cette ligne furent augmentés le 1er juin 1913.

J. C. Fraser est réparateur permanent à Lund ; il répare la ligne de la rivière Powell à Pointe-Sarah, une distance de 22 milles, sur la terre ferme en Colombie Britannique.

Ligne sur l'île Valdez, réparée temporairement par A. F. Bagot, payé seulement pour temps employé.
Ligne sur l'île Mary " " Milne, " " "
Ligne sur l'île Cortez " " A. Hamarech, " " "
Ligne sur l'île Texada " " J. B. Frazer,

Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
Wm. Dee	Surintendant	$120 00	1er avril 1911	Vice Wm. Henderson
A. V. Porter	Contremaître	$110 00	1er juin 1911	Muni d'un bateau à gazoline pour les réparations.
H. Ward	Ingén. du bateau.	$90 00, $25 pour pension.	1er juin 1912	
Melle N. Marshall.	Commis temp bur. du surintendant.	$40 00	1er nov. 1913 au 28 fév. 1914.	
Frank Davey	Commis du surint.	$100 00	1er mars 1914.	

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER—*Suite.*

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE SALT-SPRING-ISLAND

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
					$ c.		
1	Duncan	0	Mlle M. Robertson	Agent	65 00	1er mars 1912	$5 par mois pour loyer de bureau.
2	Maple-Bay	9	Mme V. E. Porter	"	25 p.c. commission	1er juin 1913	Vice Melle L. P. Springett, démissionnée.
3	Chisholms	3	A. Chisholm	"	25 p.c. "	1er juill. 1905	Le câble traverse ici.
4	Sansun-Narrows	$3\frac{3}{4}$					
5	Trench's	3	C. N. Trench	Abonné	25 p.c. commission	1er mars 1912	
6	South-Salt-Spring	4	R. P. Edwards	Agent	25 p.c. "	1er déc. 1912	Précédemment appelé Beaver-Point.
7	Bridgman's	$6\frac{1}{2}$	A. J. W. Bridgman	"	25 p.c. "		
8	Fulford, havre		C. M. Blandy	Abonné	25 p.c. "	1er juill 1908	
9	Cushion-Cove	3	Bullman Lbr. Co	Agent	25 p.c. "	1er sept. 1911	
10	Horels	2	Jas. Horel	"	25 p.c. "		
11	Beecks		Dr. Alan Beech	Abonné		1er juill. 1905	
12	Ganges, havre	6	G. J. Mouat & Co.	Agent	25 p.c. commission	1er nov. 1908	Le câble traverse ici
13	Bedwekl, havre	$2\frac{1}{2}$	Mme A.R. Spalding	"	25 p.c. "	1er oct. 1908	
14	South-Pender	$1\frac{1}{2}$	L. S. Higgs	"	25 p.c. "	1er mai 1913	Maintenant connu sous le nom de Aldridge.
15	Schriebers	$3\frac{1}{2}$	A. H. Aldridge	Abonné			
16	Browning, havre	3	W. Brackett	Agent	25 p.c. "	1er janv. 1908	
17	Hope-Bay	$2\frac{1}{2}$	J. W. Corbett	"	25 p.c. "	1er oct. 1911	Ouvert de nouveau.
18	Clam-Bay	2	A. Davidson	"	24 p.c. "	1er juin 1913	
19	Port-Washington	2	C. A. Gaunt	"	25 p.c. "	1er fév. 1913	
20	Village-Bay	5	A. Deacon	"	25 p.c. "	1er déc. 1908	
21	Mayne-I'sd, hôtel	$2\frac{1}{2}$	C. J. Macdonald	"	25 p.c. "	" "	
22	Active-Pass, phare	$1\frac{1}{2}$	Geo. Georgeson	"	25 p.c. "	" "	
23	Galiano, île	3	Burrill Bros	"	25 p.c. "	" "	
		$69\frac{1}{4}$	Câble $7\frac{1}{4}$ Ligne aérienne 62				

Les abonnés payent $36 par année et le taux régulier.
Réparations aux lignes aériennes faites comme ci-dessous. Temps occupé dans les réparations seulement est payé.
Duncan à Sanson-Narrows, A. J. Chisholm, réparateur.
Ile Salt-Spring :—Sanson-Narrows à Ganges et Beaver-Point, Jas. Horel, réparateur.
Ile Pender :—W. Brackett.
Ile Mayne :—Atterrissement du câble au Phare Active-Pass, A. Deacon, réparateur.
Tous les salaires ont été augmentés le 1er juin 1913.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite*

RIVIÈRE POWELL À NEWPORT.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.					
74	Powell-River	0	W. E. Spencer	Opérateur	$80 00	17 mai 1912	Vice F. H. Wager et L. H. Earle, démissionnés.
75	Wolfson-Bay	15	Wm. Peterson	Agent	25 p. c. commiss.	1er sept. 1913	
76	Stillwater	3	J. H. Brownrigg	"	25 "	17 mai 1913	
77	Hardy-Island	6	W. W. Wood	"	25 "	17 " 1913	
78	Nelson-Island	7	R. M. McKay	Réparateur	$85 00	1er nov. 1913	
79	Pender-Harbour	4½	Theo. Dames	Agent	25 p. c. commiss.	15 juill. 1913	
80	Bargain-Harbour	6	T. F. Foley	"	25 "	17 mai 1913	
81	Welcome-Pass	11½	Mme Lyell	"	25 "	17 " 1913	
82	Buccaneer-Bay	6	Mme Gills	"	25 "	15 mars 1913	
83	North-West-Bay	4	C. C. Hunt	"	25 "	15 juill. 1913	
84	Sechelt	6	C. Bradbury	Opérateur	$85 00	1er mai 1913	
85	Gibsons-Landing	15	W. W. Winn	Agent	25 p. c. commiss.	17 " 1913	
86	Keats-Islands	1	H. Brown	"	25 "	1er " 1913	
87	Tunstall-Bay	3½	R. Davidson	"	25 "	17 " 1913	
88	Snug-Cove	5½	A. M. Falconer	Opérateur	$85 00	1er " 1914	Transférée de Union-Bay.
89	White-Cliff	2	Cable Landing	"			
90	North-Vancouver	15½	R. H. Wendeborn	"	$95 00	1er oct. 1913	
91	Vancouver	5	G. M. Ross	"	$100 00	1er mai 1913	Transféré de Bamfield.
		116					

REMARQUE ; Les fils, sur une distance de 2½ milles en dehors de Vancouver, appartiennent à la B.C. Telephone Co.

VANCOUVER À NEWPORT.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
92	North-Vancouver	0	R. H. Wendeborn	Opérateur	$95 00	Voir item 30	
93	Eagle-Harbour	10	T. R. Nixon	Agent	Bureau gratuit	17 mai 1913	
94	Porteau	17	F. D. Wilson	Réparateur	$95 00	6 oct. 1913	
95	Britannia-Beach	7	E. J. Donohue	Agent	25 p. c. commiss.	4 mars 1914	
96	Squamnish	7½	E. S. Reeve	Opérateur	$95 00	1er oct. 1913	
		41½					

LIGNE DE TELÉPHONIQUE SIDNEY ET ILE SIDNEY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Sidney	0	B.C. Telephone Co.	Agent	25 p. c. commiss.	1er juill. 1910	
2	Sidney-Island	5	A. E. Salkell	"	25 "	1er juin 1913	Vice Mme O. K. Byers, démissionnée.

REMARQUE : Le nom du bureau de Newport a été changé en celui de Aguamnish.

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

TOTAL DE MILLES DE LIGNE EN OPÉRATION LE 31 MARS 1914.

Lignes.	Milles.	Lignes aériennes.	Câble.	Nombre de bureaux.	Nombre de télégraphistes.	Nombre de réparateurs.	Messagers.
Lignes de l'île Vancouver :—							
Victoria et section du Cap-Beale	130	130	....	12	9	8	1
Embranchement à la station de télégraphie sans fil	1½	1½	....	....	....		
Circuit téléphonique à Jordan-River	40	40	....	5	5		
Section d'Alberni et Bamfield	53	52	....	3	3	2	
Section d'Alberni et Clayoquot	98	96¾	1¼	9	7	5	
Embranchement de Sechart	9½	9½	....	....	....	Câble de ½ mille abandonné	
" de Mosquito-Harbour	10½	10¼	¼	....	....		
" de Clayoquot-Sound	11½	11½	....	....	....		
Section Nanaimo—Comox—Campbell-River	118	118	....	9	9	2	1
Embranchement du Cap-Lazo	6	6	....	....	....		
" de Parksville—Alberni	30	30	....	1	1	2	
" de Denman—Hornby-Island	25	23	2	5	5	Réparations faites localement	
" de Nanaïmo—Gabriola-Island	19	20¾	¾	6	6	" "	
Section Campbell-River—Texada-Island	72¼	53¾	18½	10	10	5 1 permanent, 4 temporaires lorsqu'il est nécessaire de reparer	
	624¼	601½	22¾	63	55	24	2
Ligne Golden et Windermere	89	89	....	5	5	1	
" Salt-Spring-Island	69¼	62	7¼	21	21	Réparations faites localement	
" Malahat—Saanich	3½	½	3	1	1	" "	
" Metchosin	15	15	....	....	....	Entretenu par la Bell Tel. Co	
Chemainus—Kuper—Thetis-Island	12½	7½	5	4	4	Réparations faites localement	
Ligne Sidney et Sidney-Island	5	2½	2½	2	2	" "	
Grand total	818½	778	40½	96	88	25	2

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Vancouver		J. T. Phelan, surintendant	233 33			
		Chs. Belleau, commis	85 00			
		P. R. Quain, commis	125 00			
		E. M. Keays, commis	100 00			
		M. H. Wood, sténographe	60 00			
Ashcroft		C. E. Gooding, sur. de district.	163 33			40 p.c. payé par le C.P.R.
		W. B. French, gérant.	125 00			" "
		R. D. Davies, télégr. de jour	85 00			" "
		W. H. Lawson, télég. de jour.	85 00			" "
		J. J. Kiely, télégr. de nuit	90 00			
		L. M. Evans, commis	60 00			
		C. Gooding, teneur de livres	60 00			
Doherty's-Ranch	24	Commission	25 %			
Lillooet embranchement—						
Pavilion	21	"	50 % des taux rég.	50 et 3	30 et 2	
Lillooet	22	Chs. Watt, tél. et rép.	60 00	"	"	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
		G. S. Tosh, messager	40 00			
Lillooet—Pioneer-Mines, embranchement—						
Coronation		Commission				
Fairhaven		"				
Mission-Landing		"				
Seton-Lake		"				
Tyanghton		"				
Dunlop		Accommodement, bureau d'				
Ligne principale—						
Dougherty's *	24	Commission	25 % des taux rég.	25 et 2	25 et 1	
Clinton	10	E. LeBourdais, télégr. et répar.	60 00	"	"	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
59-Mile-House *	12	Commission	25 % des taux rég	"	"	
70 "	11	"	"	"	"	
74 " *	4	"	"	"	"	
83 " *	9	"	"	"	"	
100 " *	17	"	"	"	"	
105 " *	5	"	"	"	"	

115 "	10	J. Foster, télégr. et réparateur.	60 00	"	"	
122 "	7	Bureau à commission		"	"	
134 " *	12	"	25 p.c. des taux.	"	"	
141 " *	7	"	"	"	"	
150 "	9	J. B. Rutledge, télég. et réparat.	75 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Embranch. Bella Coola—						
150 Mile-House	0	Voir ligne principale				
Williams-Lake	6	Bureau à commission	25 p. c			
Onward Ranch	2	"	"			
Borland's	9	"	"			
Four-Mile-Creek	12	"	"			
Bechers	16	"	"			
Hanceville	28	"	"			
Lees	4	"	"			
Alexis-Creek	13	"	"			
Baylifts	19	"	"			
Chilanco-Forks	32	"	"			
Tatla-Lake	32	"	"			
Kluna Kluna	13	R. B. Demorest, télégraphiste	75 00			
Lowneses	31	Bureau à commission	25 p. c			
Marvins	55	"	"			
Moshers	7	R. E. Mosher, réparateur	75 00			
Canoe-Crossing	25	Bureau à commission	25 p. c			
Bella Coola	25	Oscar Landry, télégraphiste	110 00			
Embranch. Horsefly—						
Harpers-Camp	33	A. J. Patenaude, télég. et répar.	60 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Quesnel-Forks	31	Grant Grinder, télég. et réparat.	66 66	"	"	" " "
Hydraulic	25	Bureau à commission	25 p.c. des taux.	"	"	
158 Mile-House *	8	"	50 p.c. des taux.	"	"	
Lynes *	11	"	"	"	"	
Soda-Creek	9	R. D. Lang, télégr. et reparat.	75 00	"	"	
Fackards *	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux.	"	"	
Roweds	12	"	"	"	"	
Anders *	4	"	"	"	"	
Moffats *	5	"	"	"	"	
Windt's *	4	"	"	"	"	
Yorstons *	3	"	"	"	"	
Shepherds *	7	"	"	"	"	
Quesnel	14	Gordon Grassett, télégraphiste.	85 00	"	"	Logement, combustible et éclairage gratis.
		A. C. Grassett, messager	30 00			
Embranch. Barkerville—						
Lafontaine		Bureau à commission	25 p.c. des taux.			
Lockes *	13	"	"	"		
Cottonwood *	8	"	"	"		
Wing Dam *	10	"	"	"		
Stanley *	14	"	"	"		
Barkerville *	16	R. L. Murphy, télég. et réparat.	60 00	"		Logement, combustible et éclairage gratis.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Embranch. Barkerville—*Fin.*						
Blackwater	42	D. Mitchell, télégraphiste	75 00	75 et 5		Provisions fournies.
		R. A. Gooding, réparateur	70 00			" "
Bobtail-Lake	37	L. R. Seldon, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
		G. M. Regan, réparateur	70 00			" "
Nechacco	32	A. Ferland, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
		J. D. Charleson, réparateur	70 00			" "
Fraser-Lake	21	R. M. Spaulding, télégraphiste	75 00	75 et 5		$1 par jour pour pension.
		H. Worthington, réparateur	70 00			" "
Stella		H. LeDuke, télégraphiste	75 00			
Burns-Lake	55	S. A. Courtney, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		Provisions fournies.
		W. A. Gow, réparateur	70 00			" "
Bulkley Summit		Bureau à commission				
South Bulkley	27	W. Mitchell, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		" "
		W. N. Clark, réparateur	70 00			" "
Ranch de l'Etat		Geo. Barrett, télégraphiste	75 00			
Aldermere	52	E. G. Ayliffe, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
Glentanna		Bureau à commission				
		Henry Fink, répar., Aldermere.	70 00			" "
Telkwa	2	J. E. Lima	25 p.c. des taux	1 25 et 10		
Moricetown	28	John Muir, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
Hazelton	28	E. R. Cox, gérant local	110 00	1 00 et 7		$1 par jour pour pension.
		W. E. Hasson, télégr. de nuit.	100 00			" "
		G. W. McKay, télégr. de jour.	85 00			" "
		J. M. Kelly, "	85 00			" "
		R. O. Fulton, commis et gérant	100 00			
		R. O'Brien, messager				
		J. A. Thorne, contremaître rép.	100 00			$1 par jour pour pension.
Embranchement Hazelton et Prince-Rupert—		W. Blackstock, réparateur	75 00			
New-Hazelton	4	T. N. Campbell, tél. et réparat.	75 00	1 00 et 7		$25 par mois pour pension.
Shandilla—	16	H. A. MacIsaac, " "	75 00	1 25 et 10		" "
Bostroms'	14	C. S. Fuller, télégr. et réparat.	75 00	"		" "
Cedarvale	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	"		

McHugh's	3	H. P. Large, télégr. et répar	75 00			$25 par mois pour pension.
Lorne Creek	10	A. J. Morrison, " "	75 00	"		" "
Nicholl—	10	J. C. Overbeck, " "	75 00	"		" "
Hardscrabble	10	H. S. Cunningham, tél. et rép.	75 00	"		" "
Kitselas	10	M. C. Harrison, télégr. et rép.	80 00	"		" "
Copper River	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Kitsum Kalum	8	M. R. Grimes, télégraphiste	75 00	"		" "
		George Minchin, réparateur	70 00			" "
Terrace		John Wrathall, télégraphiste	75 00			
Embranchement Stewart—						
Rosswood	35	F. D. Wilson, télégraphiste	75 00	1 50 et 10		Provisions fournies.
		T. Mart, réparateur	70 00			" "
Aivaush	32	P. R. Currie, télégr. et répar	75 00	2 00 et 15		$30 par mois pour pension.
Alice Arm	25	R. H. A. Neilsen "	75 00	" "		" " "
Anyox	22	J. G. Bryden, "	75 00	" "		" " "
Stewart	57	H. B. Birch, télégraphiste	110 00	" "		
		H. A. MacMartin, réparateur	75 00			
Hazelton & P. R. Br.—						
Graveyard Pt.	15	P. V. Haygitt, télégr. et rép	75 00	1 50 et 10		$25 par mois pour pension.
Hole-in-Wall	15	C. W. Mitchell, "	75 00	" "		" " "
McLeod's	8	Wm. Inthout "	75 00	" "		" " " (fermé 12 mars 1912).
Telegraph Point	9	V. F. Dunn "	75 00	" "		" " "
Port Essington		G. A. Taylor, agent	10 00			
Haysport	16	J. W. Ferguson "	75 00	" "		" " "
Cassiar*	9	Bureau d'accommodement, Paul Wicks, réparateur	80 00	" "		Loyer du téléphone, $2.50 par mois.
North Pacific*	10	"		" "		" " "
Inverness*	$2\frac{1}{2}$	"		" "		" " "
Port Edward		Accommodement				
Prince Rupert	$13\frac{1}{2}$	F. W. Dowling, gér. de circuit.	150 00	1 00 et 7		
		L. W. Waugh, télégr. de jour	110 00			
		Jas. M. Kelly, " de nuit	110 00			
		R. F. Pollard, répar	100 00			
		H. McMillen, messager	$1 par jour			
Georgetown*	20	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Port Simpson*	10	H. C. Flewin, agent	30 00	" "		Des téléphones sont aussi installés à l'hôpital de Port-Simpson, à la résidence du Dr. Kergin et au bureau de Georgetown Saw Mill Co., loyer $2.50 par mois.
Ligne principale—						
Kispiox	16	Hugh Taylor, 25 p.c. commiss.		" "		$30 par mois pour pension.
1ère Cabine		P. E. Smith, télégr	75 00			
2ème Cabine	33	C. A. Eby, "	75 00	" "		Provisions fournies.
		Allan Johnson, réparateur	70 00			" "
3ème Cabine	25	J. Chilvers, télégraphiste	75 00	" "		" "
		J. W. Morin, réparateur	70 00			" "
4ème Cabine	20	C. L. D. Maxwell, télégr.	75 00	1 50 et 10		" "
		J. Veale, réparateur	70 00			" "
5ème Cabine	20	J. J. Doré, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		E. L. Kelly, réparateur	$3 par jour			" "

*Bureaux téléphoniques sur une ligne servant au téléphone et au télégraphe.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
			$ c.			
Ligne principale—*Suite.*						
6ème Cabine	20	J. R. Barker, télégraphiste	100 00	1 50 et 10	...	Provisions fournies.
		Carl Jepson, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
7ème Cabine	19	W. I. Weekes, télégraphiste	100 00	1 50 et 10	...	" "
		W. H. Blake, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
8ème Cabine	19	Robert Todd, télégraphiste	100 00	1 50 et 10	...	" "
		A. McKay, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
9ème Cabine	17	G. W. Smith, telégraphiste	100 00	1 50 et 10	...	" "
		L. Mason, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
Echo Lake	32	W. S. Simpson, jr., télégr	100 00	1 50 et 10	...	" "
		J. Huston, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
25 Mile Cabin	25	G. T. Waring, télégr	100 00	1 75 et 10	...	" "
		C. W. Vance, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
Iskoot	16	G. W. Hughes, télégraphiste	100 00	1 75 et 10	...	" "
		Jos. W. Makemson, réparateur	$3 par jour	...	...	" "
Telegraph Creek	61	A. S. Gillespie, télégraphiste	100 00	1 75 et 10	...	$1 par jour pour pension.
		A. J. Charleson, contrem. rép.	150 00	...	...	Provisions fournies
Shesley	45	F. N. Jackson, télégr. et répa.	82 50	1 75 et 10	...	" "
Nahlin	61	J. T. Pilling, télégraphiste	82 50	2 00 et 15	...	" "
		Andrew Johnson, réparateur	75 00	...	...	" "
Nakina	49	Edward Barrett, télégr. et rép.	82 50	2 00 et 15	...	" "
Atlin	63	A. B. Taylor, gérant local	116 66	2 00 et 15	...	$60 par mois pour pension.
		J. B. Watson, télégraphiste	100 00	...	...	" "
Tagish, Y. T.	75	D. Allen, télégraphiste	82 50	2 25 et 15	...	Provisions fournies.
		B. Keeley, réparateur	75 00	...	...	" "
Carcross, Y. T.	18	S. E. Chambers, télégr	82 50	2 25 et 15	...	$40 par mois pour pension.
White Horse, Y. T.	65	H. Gilchen, surint. de district	210 00	2 50 et 15		
		G. S. Fleming, télégr	175 00			
		Lyle Larsen, messager	65 00			
Lower Laberge	59	G. C. Walker, télégr. et rép.	82 50	2 50 et 15	...	Provisions fournies.
Hootalinqua	30	R. T. McDonald, télégr. et rép.	82 50	2 50 et 15	...	" "
Embr. de Livingstone Creek, lig. de télép. seulement—						
Mason's Landing	35	Bureau à commission	25 p.c. des taux	2 50 et 15		
Livingstone Creek	35	"	"	2 50 et 15		

Ligne principale—*Suite.*						
Big Salmon	34	Jas. Withrow, télégraphiste	82 50	2 50 et 15	....	Provisions fournies.
		Henry Breaden, réparateur	75 00	....	....	" "
Yukon Crossing	38	H. McMillan, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
		H. O. Lakken, réparateur	75 00	....	....	" "
Carmacks	42	R. Young, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
Fort Selkirk	8	R. P. Hall, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15	....	" "
Coffee Creek	30	O. McDonald, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
		Angus Morrison, reparateur	75 00	....	....	" "
Stewart River	75	B. DeWitt, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15	....	" "
Ogilvie	23	W. C. Fraser, télégr. et rép.	82 50	3 00 et 20	....	" "
Dawson	48	Wm. Brownlow, gérant local	150 00	3 00 et 20	....	$100 par mois pour pension.
		Geo. A. McLachlan, télégr	125 00	....	....	" "
		Antiss Fraser, caissier	125 00	....	....	" "
		C. A. Couture, contr. des rép.	125 00	....	....	" "
		C. Albert, messager	$3 par jour	....	....	
Forty-Mile	55	W. Lafontaine, télégr. et rép.	82 50	3 25 et 20	....	Provisions fournies.
Frontière internationale	40	Connexion faite ici avec la ligne du gouvern. des Etats-Unis				

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné pour les points au nord de Quesnel est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 centins par cent milles et 25 centins pour chaque cent milles additionnels, la distance comptée d'Ashcroft.

Tarifs exceptionnels.—Hazelton à Ashcroft 1·00 et7, 1er juin 1910; Prince-Rupert à Ashcroft, 1·00 et 7, 1er novembre 1909.

Le tarif local entre les bureaux au nord de Quesnel est calculé sur la base de 50 centins pour 100 milles et 25 centins pour chaque 100 milles additionnels; et entre les bureaux, au nord d'Atlin, 50 centins par 100 milles.

Messages par câble.—Par câble transtlantique pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné dans la liste précédente; pour tous les endroits au nord d'Ashcroft-Barkerville, 3×2=6 centins: Dawson 20×2=40 centins par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 centins par mot au tarif régulier: Barkerville, 3+4=7 centins; Dawson, 20+4=24 centins par mot à et de Ashcroft.

Messages de la presse.—Le tarif, sur toute la ligne du Yukon, est de un centin par mot, avec minimum de $1. Excepté, la section Barkerville-Ashcroft (locale) avec minimum de 50 centins.

Le réseau du Yukon est relié à la frontière avec le réseau du service télégraphique des Etats-Unis.

Le réseau du Yukon est relié à Ashcroft avec le télégraphe du Pacifique-Canadien.

Le réseau du Yukon est relié à Blackwater avec la compagnie de Téléphone Fort-George et Alberta.

Le réseau du Yukon est relié à Carcross, avec le télégraphe W. P. et Y. Ry.

Le réseau du Yukon est relié à Quesnel-Forks avec la ligne Quesnel Hydraulic Co. à Hydraulic.

LIGNES TELEGRAPRIQUES DE L'ETAT: *Tarifs.*

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif du Yukon, ci-haut mentionné, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages transatlantiques, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui de dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins; dans ces cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot, avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple: Pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4c.) 28 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de 12 mots, le prix est de (12 x 4c.) 48 centins sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, le calcul des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif transatlantique.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon) est de 20 centins par 100 mots; il n'est pas reçu de messages pour moins de 20 centins.

Pour la ligne du Yukon, le tarif est de 1 centin par mot, le prix minimum est de $1; ceci s'applique à toute la ligne. Excepté la section (locale) Barkerville-Ashcroft, dont le prix minimum est de 50 centins.

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Lignes du Cap-Breton.

Tarif local entre bureaux. 25–1*
Tarif direct pour les messages échangés avec le *Western Union Tel.,* au bureau de transfert de Sydney-nord. 15–1

Les dépêches de nuit sont échangées avec la compagnie de télégraphe Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 centin par mot avec minimum de 15 centins. Le tarif local de nuit est de 1 centin par mot, avec minimum de 25 centins.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12 1.

Newelton. . . . . .Tarif direct 12-1 de Barrington, bureau W.U.
Phare du Cap-Sable. . . . . " " "

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac.

Tarif local entre bureaux. 25–1
Tarif direct, pour les messages échangés avec la compagnie de Tél. G.N.W. au bureau de transfert de Chatham. 15–1

Baie de Fundy.

Ligne de Eastport, Me, à Campobello, Grand-Manan, et les Iles Whitehead—Tarifs locaux entre les bureaux, à Grand-Manan et les Iles Whitehead, 15–1; Grand-Manan et l'Ile Campobello, 25–2; les Iles de Eastport, M. 25-2, W. U. O.

Tarif direct.—Le même que le tarif direct pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Eastport. 25–2

QUÉBEC.

Ile d'Anticosti.

Tarif local entre les bureaux. 25–1
Entre les bureaux, sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé. 50–2
Entre les bureaux sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé sur la côte nord du Saint-Laurent et les lignes de Chicoutimi. 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. G. N. W., à Gaspé. 50–2

Iles de la Madeleine.

Tarif local entre les bureaux. 25–1
Entre les bureaux des Iles de la Madeleine et les bureaux des lignes de l'Etat, au Cap-Breton. 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Sydney-nord. 50–2
Tarif spécial d'hiver pour les lettres échangées avec la malle à la baie Saint-Laurent, ½ centin par mot. (Voir remarque dans le rapport 1906-7, p. 8.)

Ile Saint-Paul.

Entre l'île Saint-Paul et les bureaux du gouvernement au Cap-Breton. . . . 50–2

Tarif direct pour les messages à et de Sydney-nord échangés avec le Tél. W. U., le même que le tarif local. 50–2

Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.

Tarifs locaux entre les bureaux, à des distances n'excédant pas 100 milles. . . . 15–1
Entre les bureaux, à des distances au delà de 100 milles. 25–1
Entre les bureaux, sur ces lignes et l'île d'Anticosti, *via* Longue-Pointe. . 50–2

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'ouest de Bersimis, et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec, inclusivement.

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec (ligne de l'Etat, 25–1; ligne de la compagnie, 15). 40–2

Le *tarif direct* pour les bureaux de la ligne de l'Etat, à l'ouest de Bersimis, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec. 15–1

Le tarif direct pour les lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec. 25–1

REMARQUE.—Les lignes ci-dessus mentionnées se raccordent avec le réseau télégraphique G. N. W., à Chicoutimi, la baie Saint-Paul et la Malbaie; mais la vérification de tous les messages directs, échangés avec la compagnie, se fait à Québec.

Réseau des lignes de la station de quarantaine.

Ligne de Québec via l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux.

Tarifs locaux entre les bureaux:—
Québec et Grosse-Ile. 25–1
Québec et l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux. 15–1
Ile d'Orléans et Grosse-Ile. 25–1
Ile-aux-Réaux et Grosse-Ile. 15–1
Sur l'Ile d'Orléans. 15–1

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. G. N. W. à Québec.

---

* Lorsque le tarif est mentinné tell que 25-1 ou 252, &s., cela signifie que le tarif est de 25 centins pour dix mots et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot additionel.

Réseau téléphonique de l'Ile d'Orléans.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Sainte-Pétronille et Saint-François et stations intermédiaires	5	5–2
Bureau d'échange à Québec, Saint-François et stations intermédiaires	15	15–5

Tarif direct de 5 centins pour le gouvernement plus le tarif régulier de la Compagnie Bell pour les endroits au delà de Québec.

Ligne de Beauport—Laval (ligne télégraphique).

Tarif local entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Beauport et Laval et places intermédiares	10	10–3
Messages et conversations entre Québec et Laval, et places intermédiaires	15	15–5
Tarif direct à être ajouté au taux de la compagnie de téléphone Bell, au delà de Québec	10	10–5

REMARQUE.—La compagnie garde les ⅗ des taux pour chaque message.

Le taux des téléphones, à part des bureaux à commission, a été fixé comme suit: Pour un raccordement à une distance de ½ mille de la station régulière $9 par année.

Pour chaque ½ mille additionnel de la ligne, $4 par année. Les taux réguliers sont chargés en plus sur tous les raccordements de la ligne principale.

Charlesbourg et Moulins de Martineau.

La ligne se raccorde avec la ligne téléphonique Bell à Charlesbourg.

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat	10c.	10–3
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat et le bureau d'échange à Québec	20c.	20–5
(La compagnie garde 50 p.c.)		
Tarif direct entre les endroits sur la ligne de l'Etat et les bureaux de la Compagnie Bell, auquel il faut ajouter les taux établis de la Cie à partir de Québec	10c.	10–3

District de Timiskaming (Ligne téléphonique).

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Barrage de Kippewa—Timiskaming-nord et points intermédiaires	25–5	25–5

Le tarif est le même pour les messages locaux que pour les messages échangés avec la ligne de raccordement à Timiskaming-nord.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée (téléphone).

Tarif local entre les bureaux:—

	Messages.
Sur la terre ferme, Leamington-Pointe Pelée	15–1
Sur l'île	15–1
Entre l'île et Leamington	25–1
Tarif direct pour les messages échangés avec la ligne Tél. G. N. W. à Leamington	25–1

Cette ligne est mise en activité conjointement avec la compagnie Bell pour le téléphone. Les taux des conversations sont basés sur les tarifs locaux, plus les tarifs réguliers de la compagnie au delà de Leamington. (Tarifs locaux, 15 centins, ou 25 centins pour 3 miniutes de conversation, et proportionnellement pour toute conversation durant plus de 3 minutes).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Ligne de Qu'Appelle—Edmonton.

Tarifs locaux entre les bureaux à des distances n'excédant pas 12 milles	15–1
Entre les bureaux déjà raccordés avec les lignes de la compagnie, sauf quand le taux de la compagnie est plus élevé	25–2
Entre les bureaux uniquement situés sur la ligne du gouvernement	35–2

Tarifs directs, pour les messages échangés avec les compagnies qui ont des raccordements, les mêmes que les tarifs locaux ci-dessus mentionnés.

Ligne Edmonton-Athabaska Landing—Rivière à la Paix.

Tarifs locaux entre les bureaux	15–1 à 60–4
Tarif maximum entre les bureaux dans les deux divisions en haut et en bas d'Edmonton	75–5

(Une liste du tarif a été publié le 1er février 1913.)

Ligne de Moosejaw—Wood Mountain.

Tarif local entre les bureaux	25–2

Tarif direct, le même.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Lignes de l'Ile Vancouver.

Tarifs locaux, entre les bureaux	25–2
Tarif conjoint, entre les bureaux sur les lignes du gouvernement et les lignes tél. du Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver	25–2
Tarifs directs, pour les messages échangés avec la ligne du Pacifique-Canadien, à Nanaïmo, le même que le tarif local	25–2

Ligne de Golden-Windermere (Téléphone).

Messages.

Tarif local et direct 25–2

Les abonnés du téléphone, à $36 par année, sont exempts des tarifs ci-dessus mentionnés pour les messages.

Ile Salt-Spring, Ile Pender, etc. (Téléphone).

Tarif local—Conversations, 2 minutes. . . . . 25c.
Chaque minute additionnelle. . . . . 15c.

Tarif direct—La ligne ci-dessus mentionnée est raccordée avec la compagnie de téléphone C.-B., à la station de Duncan. Les taux de la compagnie sont ajoutés aux tarifs précités pour les messages directs.

Tarif conjoint—Entre les bureaux, situés sur les îles ci-dessus mentionnées, et les bureaux de la ligne du Pacifique-Canadien sur la ligne du gouvernement raccordée avec le tél. Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver. 25–2

Ligne de Kamloops—Vallée Okanagan (Téléphone).

Tarifs locaux et directs, 25 centins à 60 centins, selon les distances entre les bureaux espacés de 100 milles et plus, par longueur de 50 milles:—

Lorsque le tarif des messages est de 25 centins pour 10 mots, 2 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 10 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 35 centins pour 10 mots, 3 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 15 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 40 centins pour 10 mots, 3 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 20 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 50 centins pour 10 mots, 4 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 25 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 60 centins pour 10 mots, 4 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 30 centins par minute.
Tarif miniumum pour les messages, 25 centins; pour les conversations, 15 centins.
(Une liste du tarif a été publiée le 1er janvier 1912).

ANNEXES

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

RAPPORT ANNUEL POUR 1913-14.

(1) Lignes du Cap-Breton.
(2) Lignes de la Baie de Fundy.
(3) Lignes des îles de la Madeleine.
(4) Ligne de l'Ile d'Anticosti.
(5) Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.
(6) Réseau télégraphique de la quarantaine.
(7) Réseau télégraphique de l'Ile Pelée.
(8) Lignes du Nord-Ouest.
(9) (Inspecteur) Nord-Ouest.
(10) Lignes de la Colombie-Britannique.
(11) Lignes de Kamloops-Penticton.
(12) Télégraphes du Yukon.
(13) Vaisseau-câble *Tyrian*.

RAPPORT N° 1.—CAP-BRETON.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT,
SAINT-JEAN, N.-B., le 19 septembre 1914.

M. D. H. KEELY,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les lignes télégraphiques de l'Etat dans le Cap-Breton, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1914, savoir :—

—	Milles en opération.	Nombre de bureaux.	Nombre de télégraphistes.	Nombre de réparateurs des lignes
Lors du dernier rapport	782	85	85	33
Ajoutés durant l'année	21	23	23	....
Fermés durant l'année	....	2	2	1
	803	108	108	32

CONDITIONS GENERALES.

Les affaires des bureaux du Cap-Breton, en général, indiquent une bonne augmentation, comparées à celles de l'année dernière, et les lignes réunissant, comme elles le font, les points distants de l'île, peuvent être considérées comme une addition importante au système télégraphique du gouvernement. Ces lignes desservent une région où les compagnies régulières de télégraphe ne voudraient pas risquer de s'établir.

Les différentes lignes ont été bien entretenues pendant l'année et ont été, pour ainsi dire, exemptes d'interruptions prolongées.

Le 1er septembre, un téléphone fut installé dans le bureau d'Inverness, afin d'accommoder les clients et de faciliter l'expédition des affaires.

Une batterie principale de soixante piles fut installée à Louisbourg, au cours de mois de décembre, afin de faciliter la vérification de la ligne entre Sydney-Nord et Gabarus.

La ligne Louisbourg-Main-à-Dieu, sur la terre ferme, ainsi que les lignes de l'île Scatarie, ont été converties du télégraphe au téléphone, et trois bureaux additionnels ont été ouverts sur la section de la terre ferme.

NOUVEAUX BUREAUX.

Baleine, N.-E., sur la section Louisbourg-Main-à-Dieu, ouvert le 1er juillet; Henry Leahy, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

Big-Lorraine, N.-E., sur la section Louisbourg-Main-à-Dieu, ouvert le 1er août; M. P. Dowd, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

Eel-Cove, N.-E., sur la section de Meat-Cove, ouvert le 21 février; Cap. M. Smith, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

Gillis-Lake, N.-E., sur la section de Boularderie, ouvert de nouveau le 31 juillet; Peter McLean, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement et une garantie de $50 par année.

Indian-Brook, N.-E., sur la section de Meat-Cove, bureau ouvert de nouveau le 29 mai; Murdock McInnis, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 sur les tarifs du gouvernement, sans garantie.

Little-Lorraine, N.-E., sur la section de Main-à-Dieu, ouvert le 1er août; Mlle Sadie Gallant, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 sur les tarifs du gouvernement sans garantie.

Skye-Glen., N.-E., sur la section Strathborne-Whycocomagh, ouvert le 12 septembre, Mme J. H. Austin, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

Le bureaux téléphoniques suivants furent ouverts:—

Comté d'Inverness.

Margaree-Nord-Est—Big-Intervale.—Télégraphiste, Margaree-Nord-Eest; J. M. Smith, Margaree-Nord-Eest; Donald McDiarmind, Margaree-Nord-Est; Rod. Y. McKenzie, Big-Intervale.

Whycocomagh—Little-Narrows—Baddech.—Angus McLeod, bureau télégraphique, Whycocomagh; John D. McFadden, Whycocomagh-Nord.

Margaree-Sud-Ouest — Whycocomagh.—Télégraphiste, Margaree S.-O.; A. S. McDougall, Margaree S.-O.; L. E. McKay, maître de poste, Scottsville; John J. Dunbar, Ainslie-Nord; M. J. Kennedy, Loch-Ban; David McKinnon, Lac-Ainslie-Est.

Ainslie-Sud—Whycocomagh.—John R. McMillan, South-Lake; Daniel McNeil, Ainslie-Glen; D. H. McDonald, Stewartdale; Aenas McKinnon, Iron-Mines; J. E. McFarlane, Orangedale.

Tous les agents ci-dessus mentionnés reçoivent une commission de 25 pour 100 des tarifs collectés par le gouvernement, sans garantie.

BUREAUX FERMÉS.

Le bureau de Balls-Creek, sur la section Sydney-Nord-Sydney, où H. A. Ball était agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie, a été fermé le 1er avril à cause d'inattention et de négligence dans l'administration.

Le bureau de Capsticks, sur la section de Meat-Cove, où J. W. Capsticks était agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, et une garantie de $50 par année, a été fermé le 25 octobre, en conformité avec les instructions du ministère.

CHANGEMENT D'AGENTS.

Mme L. M. Anderson, qui était agent et télégraphiste à Baddeck, sur la ligne de ceinture d'Englishtown, a été remplacée le 11 octobre par David Dunlop; il n'y a eu aucun changement de rémunération qui est restée de $150 par année et 25 pour 100 de commission sur les tarifs du gouvernement.

A East-Bay, sur la section de Boularderie, M. McNeil ayant démissionné, John McNeil fut nommé agent et télégraphiste le 15 juillet; la rémunération est restée la même, à savoir: 25 pour 100 des tarifs du gouvernement et une garantie de $50 par année.

A Rivière-Bourgeois, sur la section Hawksbury-Gabarus, Angus-Boyd démissionna et le bureau fut transféré le 30 août chez Melle K. F. Fougère; la rémunération est de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement avec une garantie de $50.

A Rockdale, sur la section Hawksbury-Gabarus, le bureau fut transféré chez Frédérick W. Lafford, *vice* D. B. Pottie, qui avait quitté l'endroit; la rémunération est de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

A Whycocomagh, sur la section Strathlorne-Whycocomagh, D. J. Ross, ayant déménagé, le bureau fut transféré le 31 janvier chez Angus McLeod; la rémunération est de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement avec une garantie de $50 par année.

CONSTRUCTION.

Au cours de l'année, la ligne entre Baddeck, Nyanza et Rossville, une distance de 21 milles, fut terminée.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES.

Jas. G. Dunlop, de Baddeck, est en charge de la section Grand-Bras-d'Or, Meat-Cove et Englishtown. Au cours de l'année, la ligne entre Baddeck et Englishtown, étant en mauvais ordre, on la répara entièrement: 691 nouveaux poteaux furent plantés, 1,382 vieux poteaux furent replacés, la terre autour du pied fut pilonnée et ils furent remblayés. D'Englishtown à Grand-Bras-d'Or, 12 nouveaux poteaux furent plantés et la ligne fut réparée d'une manière générale. D'Englishtown à Ingonish, 30 nouveaux poteaux furent plantés; 130 poteaux furent replacés; les isolateurs brisés, les consoles défectueuses et des liens furent renouvelés; un mille de fil rouillé fut enlevé et remplacé par du fil neuf n° 6. D'Ingonish-nord à Meat-Cove la section fut réparée complètement; 15 nouveaux poteaux furent posés et la ligne fut redressée et mise en aussi bon état que possible pour supporter l'hiver. On se propose de reconstruire bientôt toute la section d'Ingonish à Englishtown, car cette partie de la ligne est très vieille et peu sûre.

Joseph Logue, de Sydney-nord, est en charge de la ligne de Boularderie. Sur cette section on a employé 59 jours pour des réparations générales; 20 nouveaux poteaux furent plantés, 37 liens et 107 ancres furent placés; 840 poteaux furent redressés et 1,810 poteaux furent consolidés. On a coupé des broussailles très épaisses qu'il y avait le long de la route et qui nuisaient à la ligne. Les réparations générales pour la section Sydney-nord et Grand-Bras-d'Or ont duré douze jours; 4 nouveaux poteaux ont été posés; 27 liens et ancres ont été placés, 85 poteaux ont été replantés et 300 poteaux ont été redressés. De Sydney-nord à Sydney les réparations ont duré 25½ jours; 19 nouveaux poteaux ont été plantés; 12 liens et 20 ancres ont été placés; 210 poteaux ont été replantés et 240 poteaux ont été redressés. Cette partie de la ligne est vieille et il faudra bientôt étudier la question de la reconstruction.

Murdock McRae, de St. Peters, est en charge de la section Hawkesbury-St. Peters. Comme il est question de renouveler tous les poteaux défectueux au cours de l'année prochaine, on n'a fait que l'ouvrage nécessaire pour maintenir la ligne pendant l'hiver; 99 nouveaux poteaux ont été plantés; 236 poteaux ont été replantés; 287 ont été redressés; tous les isolateurs et les liens défectueux ont été renouvelés et les arbres qui nuisaient à la ligne ont été abattus.

J. F. McMillan, de Port-Hastings, est en charge de la section de Hawkesbury et Inverness. Des réparations générales furent faites sur l'embranchement de Strathlorne et Whycocomagh; 494 nouveaux poteaux furent plantés; tous les isolateurs brisés et les consoles défectueuses furent remplacés; des poteaux furent posés et redressés, du bois fut abattu et la ligne fut maintenue en parfait état. La section de la ligne principale entre Port-Hastings et Inverness fut aussi entretenue et les poteaux furent redressés. On avait planté 1,008 poteaux nouveaux sur cette section l'année dernière.

P. A. Doyle, réparateur général de Meat-Cove, est en charge de la section d'Inverness et Meat-Cove. La section de Margaree-Harbour à Eastern-Harbour a reçu une attention particulière, car elle était en très mauvais état, à cause des fortes gelées de l'hiver précédent; tous les poteaux furent replantés et redressés sur une distance de 18 milles. De Eatsern-Harbour en allant vers le nord, la ligne passant sur la montagne était en mauvais ordre, et il fut nécessaire d'en reconstruire environ 8 milles, entre Halway-Shanty et Pollets-Cove. Cet ouvrage fut difficile, car il n'y avait qu'un sentier pour distribuer les poteaux et les matériaux. Entre Pollets-Cove et Meat-Cove, la ligne fut nettoyée des arbres qui l'obstruaient; les poteaux furent replantés et redressés et on s'efforça de la mettre en aussi bonne condition que possible pour l'hiver.

D. S. Hooper, réparateur général de Louisbourg, est en charge de la section Sydney et Scatarie. Les réparations de la ligne sur la terre ferme aussi bien que sur l'île Scatarie furent commencés de bonne heure en juin et continuées jusqu'à la fin d'octobre; 89 nouveaux poteaux furent placés, 310 poteaux furent replantés; 460 poteaux redressés; tous les arbres qui nuisaient furent abattus; les isolateurs et les consoles défectueux furent remplacés.

CHANGEMENTS DES RÉPARATEURS DE SECTION.

Malcolm Campbell, d'Englishtown, réparateur de la section entre Englishtown et Grand-Bras-d'Or, avec un salaire de $60 par année, donna sa démission le 31 mars. Aucune nomination n'avait encore été faite à la fin de l'année.

John Smith, réparateur sur la section Murray, mourut le 15 juillet; il avait un salaire de $60 par année. Philip McLean, de Tarbot, fut nommé au même salaire, le 15 septembre.

Michel Boudreau, de Eastern-Harbour, a été nommé réparateur de la section entre Grand-Etang et Chéticamp, avec un salaire de $40 par année. Il remplace Jos. L. Chiasson, qui avait démissionné l'année dernière.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Le 1er mai, le bureau de Gabarus fut transporté de la maison de feu James Hardy à celle de John Grant. Le loyer n'a pas changé et est encore de $75 par année pour la mise en operation et pour les chambres des batteries.

Respectueusement soumis,

D. C. DAWSON,
Surintendant.

RAPPORT N° 2.—BAIE DE FUNDY.

FLAGGS-COVE, GRAND-MANAN, N.-B., 16 septembre 1914.

D. H. KEELY, écr.,
Surintendant des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes de télégraphe et de téléphone du gouvernement dans le district de la baie de Fundy, pour l'exercice financier du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.

La ligne de télégraphe de Seal-Cove à Flaggs-Cove a fonctionné toute l'année, à l'exception d'une ou deux interruptions causées par le vent; les dégâts furent promptement réparés et la ligne fonctionne parfaitement; cependant il faudra renouveler les fils à certains endroits où ils sont complètement rouillés. Les différents bureaux sont en bon ordre.

La première interruption eut lieu le 9 décembre 1913 sur la ligne Flaggs-Cove-Eastport et fut causée par la chute d'un arbre à environ un mille de Herring-Cove. Le réparateur Parker, de Welchpool, rétablit le bon fonctionnement de la ligne en quelques heures. Le 13 du même mois une autre interruption se produisit. Après avoir éprouvé le câble à Long-Eddy et à Herring-Cove, je découvris qu'il était rompu à deux milles et trois quarts du rivage de Herring-Cove, et je télégraphiai cette nouvelle au bureau chef.

Le 9 janvier 1914, M. Macdonald arriva à Seal-Cove à bord du *Tyrian,* et le 10 nous nous mîmes en route pour relever le câble brisé. Une violente tempête de neige et une mer orageuse nous forcèrent à nous réfugier à Welchpool; ce n'est que le 15 que le câble fut enfin réparé. Depuis il a fonctionné d'une manière satisfaisante, à l'exception du dérangement que cause l'induction des lampes à arc de Eastport. Le remède est évident.

La ligne téléphonique White-Head-Grand-Harbour n'a subi que peu d'interruptions causées principalement par la chute d'arbres et, en deux ou trois cas, par la foudre, mais toujours les dommages furent réparés rapidement et, à l'heure actuelle, la ligne fonctionne très bien. Les poteaux furent redressés et la ligne fut réparée généralement par le réparateur Gilmore.

Quant à la ligne de téléphone Southern Head-Seal Cove et son embranchement par câble jusqu'à Gannet-Rock, je dois dire que les nombreuses interruptions qu'elle a subies sont dues à ce qu'on l'utilise d'une manière non intelligente. En une seule occasion, le 2 mai 1914, le câble de Gannet-Rock fut rompu par une tempête; ce ne fut que le 9 mai que le *Tyrian* arriva sur les lieux et répara le dommage. J'employai M. Gilmore à réparer d'une manière générale les lignes aériennes, pendant le mois de mars 1914. Cette ligne donne maintenant satisfaction, mais il y a trop d'abonnés.

Si le ministère jugeait à propos de nommer un télégraphiste permanent à Seal-Cove, j'y construirais un tableau de distributon et je diviserais la ligne en deux branches.

Le téléphone qui était opéré par M. Turner Ingalls, sur la ligne de South Head, a été transféré à la résidence du quartier-maître de la station de sauvetage; cet arrangement a été fait dans l'intérêt du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Vous trouverez ci-joint un état des bureaux revisé et mis à jour.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. PARKER,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 3—ILES DE LA MADELEINE.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT.

GRINDSTONE, 15 avril 1914.

M. D. H. KEELEY, Ec.,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

Le 20 avril, le câble de Meat-Cove se brisa et, le 25 avril, il fut réparé par le *Tyrian,* qui localisa le point de rupture près de la côte du Cap-Breton.

Le 7 mai, un nouveau bureau fut ouvert à la pointe Grande-Entrée, chez M. T. Larodes. Un téléphone y fut placé et fut raccordé avec le village de Grande-Entrée, chez Mme Aitkens, où un autre téléphone fut placé. Lorsque le système général de téléphone eut été installé sur les îles, ces deux téléphones furent raccordés à la ligne principale.

Le 8 mai, le *Tyrian* vint réparer le câble de l'île d'Entrée, et, le 16, le circuit était rétabli. Les habitants de cette île (qui est à environ 10 milles des autres îles) furent très contents de voir leur seul moyen de communication enfin rétabli. Le câble avait été brisé au cours du mois d'août de l'année précédente, par la drague qui travaillait dans le havre d'Amherst. Le câble avait été posé autour du havre et ce fut la cause de l'accident. Pour en prévenir la répétition le réparateur Renaud a construit une ligne aérienne à partir de l'endroit où le câble de l'île d'Entrée atterrissait, au havre d'Amherst, jusqu'à la ligne principale, au bureau de Mlle Shea. Nous avons utilisé tous les poteaux de cèdre que nous avions en main et il nous a fallu employer quelques poteaux d'épinette pour compléter l'ouvrage. Cette ligne fonctionnait très bien le 31 mai.

Le 16 mai, le câble de l'île Bryon, qui était brisé depuis le mois de novembre 1911, fut réparé par le *Tyrian.* Lors de la rupture du câble, un essai avait été tenté pour le réparer, mais le mauvais temps et le mauvais état du bateau rendirent la chose impossible; l'année suivante le *Tyrian* fut en réparations presque toute l'année et ce ne fut que le printemps dernier qu'il put enfin venir rétablir les communications télégraphiques.

L'île Bryon est l'une des plus importantes du groupe des îles de la Madeleine, au point de vue de la pêche. On y prend du homard, du maquereau et de la morue en très grandes quantités. Beaucoup de pêcheurs venant de toutes les îles de la Madeleine, traversent à l'île Bryon pour la chasse aux phoques, qui se fait durant la dernière partie de février et tout le mois de mars, et y font ensuite la pêche presque tard en octobre. Le câble télégraphique est le seul moyen de communication avec les autres îles et le reste du monde. Vous pouvez vous faire une idée de la satisfaction de ces gens, lorsque les communications furent rétablies.

Le 21 mai, nous reçûmes tous le matériel, les boîtes de téléphones, etc., et nous commençâmes le travail pour transformer le système télégraphique en une ligne de téléphone simple, suivant les instructions du ministère, reçues le 23 avril. Tous les bureaux des îles de la Madeleine furent équipés pour le téléphone, qui fut mis en complète opération vers la fin de juin.

Le public, en général, est en faveur du nouveau système, tandis que les gens d'affaires demandent l'installation de bureaux centraux ou d'une ligne télégraphique additionnelle afin que les affaires puissent être transigées secrètement.

A la Grosse-Ile il y a un bureau de télégraphe raccordé à Meat-Cove (sur la terre ferme), et c'est de ce bureau que les messages par téléphone sont télégraphiés à Meat-Cove

Il y a une couple d'années, la compagnie de télégraphe sans fil Marconi a installé une station à Grindstone, à environ un mille de mon bureau. Cette station est reliée à notre réseau téléphonique et fonctionne toute l'année; il s'y fait beaucoup d'affaires. Plusieurs préfèrent se servir du télégraphe sans fil, bien que le système du gouvernement offre autant d'avantages.

Le 30 octobre, un nouveau bureau fut ouvert à House-Harbour, dans la résidence du révérend M. Turbide, prêtre de la paroisse, ce bureau est à commission.

Le 1er novembre, les communications avec l'île Bryon furent interrompues encore une fois, mais heureusement le *Tyrian* arriva bientôt et, après de nombreuses difficultés, M. Macdonald réussit à réparer le câble, qui a fonctionné ensuite très bien jusqu'ici.

Le bureau du village de Grande-Entrée, qui avait été tenu par Mme Aitkens, pendant les 30 dernières années, fut fermé l'hiver dernier. Avant de laisser le bureau, Mme Aitkens m'informa qu'elle était obligée d'aller hiverner sur la terre ferme. Le trafic est très léger durant l'hiver et le bureau de la Pointe de Grande-Entrée, qui est très rapproché, a expédié toutes les affaires pendant l'hiver.

Le 23 décembre, un nouveau bureau fut ouvert à Grand-Ruisseau, chez M. Azade Arseneau, qui a une commission de 25 pour 100.

Je demeure,

Votre humble serviteur,

A. LEBOURDAIS,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 4—ILE D'ANTICOSTI.

POINTE OUEST D'ANTICOSTI, 6 avril 1914.

M. D. H. KEELEY, Ec.,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Nous n'avons pas construit de lignes nouvelles cette année et les travaux des réparateurs sont toujours à peu près les mêmes. Pendant certains temps de l'année, le trajet sur le parcours de la ligne est difficile et dangereux, et il faut payer très cher un assistant pour accompagner le réparateur.

Nos lignes aériennes ont fonctionné parfaitement pendant toute l'année, à l'exception d'une interruption de 10 jours, l'automne dernier, entre la pointe du Sud et la pointe Heath. La température était si rude que le réparateur ne pouvait s'y rendre.

Le nombre de bureaux de télégraphe reste le même que l'année dernière, i. e. huit bureaux. Pendant la saison d'été il y a un bureau de télégraphe d'ouvert à Fox-Bay.

Les câbles de Gaspé et de la Côte-Nord qui avaient été brisés pendant l'hiver 1912-13, furent réparés au mois de mai par le *Tyrian*.

Le câble de Gaspé a bien fonctionné depuis, mais le câble de la Côte-Nord se brisa de nouveau en janvier et n'a pas encore été réparé.

Je me permets d'attirer votre attention sur le développement rapide de l'île et sur l'importance qu'elle prend d'année en année, grâce aux efforts persévérants de M. Menier et aux sommes énormes qui y sont dépensées chaque année. Je crois qu'il serait d'un grand avantage d'établir une station de télégraphe sans fil à la pointe Ouest

ou à la baie Ellis, avec des télégraphistes qui y demeureraient à l'année. Je suis d'opinion que le premier de ces endroits serait de beaucoup le plus avantageux pour l'établissement d'une telle station.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALF. MALOUIN,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 5.—COTE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT, DISTRICT DE CHICOUTIMI ET COMTE DE QUEBEC.

M. D. H. Keeley, Ec.,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes qui sont sous ma charge, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914, avec les listes de toutes les stations et des employés.

Je demeure

Votre obéissant serviteur,

E. POPE.
Surintendant.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Il y a eu une légère diminution dans les affaires transignées par le système de la Côte Nord, au cours de l'année. Cette diminution est due au mauvais état des affaires en général et à la compétition des lignes téléphoniques opérant en certains endroits.

Les lignes ont été maintenues en bon état et il n'y a pas eu d'interruptions sérieuses.

PARTIE OUEST DE LA CÔTE NORD ET DISTRICT DE CHICOUTIMI.

En plus de l'entretien ordinaire fait par les réparateurs permanents, la ligne Chicoutimi-Péribonka a été presque entièrement reconstruite entre Péribonka et Saint-Charles-Borromée. Des poteaux de cèdre ont été substitués aux poteaux d'épinette employés dans la construction primitive.

L'ouvrage fut fait sous la surveillance du réparateur Verreault et sera continué pendant la prochaine saison.

Les réparateurs Brisson et Gravel ont fait le même ouvrage sur la ligne Chicoutimi-Tadoussac, et ont posé des poteaux de cèdre sur une distance de trente-cinq milles.

CHANGEMENTS.

Avril 1913. Le bureau de Saint-Henri de Taillon fut fermé lors de la démission de H. Boivin. Le bureau de La Galette fut fermé lors de la démission de Jos. Ouellette.

Mai 1913. Le bureau de Saint-Henri de Taillon fut ouvert de nouveau avec Pascal Boivin comme agent.

Juillet 1913. Jos. Demeules remplaça Siméon Boudreault comme agent, au bureau de Guay. Le bureau de Saint-Agnès fut ouvert de nouveau avec Juste Pilote comme agent. Le bureau de La Galette fut rouvert avec Toussaint Girard comme agent.

Novembre 1913. A Shipshaw-Nord, l'agent Jos. Murdock fut remplacé par Jos. Noël.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE BEAUPORT.

Quatre bureaux publics furent ouverts sur cette ligne pendant l'année: Sainte-Thérèse-Nord, agent, J. Auclair; Saint-Michel de Beauport, agent, Ismaël Maheux; Route du Monument, agent, L. E. Binet; Beauport, agent, Jos. Marcoux. Ce dernier bureau a été fermé depuis.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE CHARLESBOURG ET MARTINEAU-MILLS.

Cette ligne fut d'abord construite avec des bureaux à Stoneham et Martineau-Mills, mais durant l'année, des embranchements furent faits pour raccorder Tewkesbury, Lac Beauport, Lac Saint-Charles, Saint-Gérard et d'autres points du comté de Québec qui n'avaient pas de téléphone antérieurement.

Les noms des bureaux seront trouvés dans la liste des lignes télégraphiques.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE D'ESCUMINAC, N.-B., ET CHATHAM, N.-B.

Cette ligne avait d'abord été employée comme réseau télégraphique, elle fut ensuite changée en un réseau conjoint de télégraphe et de téléphone, et, cette année elle a été transformée en réseau de téléphone seulement, raccordé au bureau central de Chatham, et plusieurs bureaux additionnels furent ouverts.

Une liste complète de toutes les stations sera trouvée ailleurs.

RAPPORT N° 6.—COTE NORD DU SAINT-LAURENT, A L'EST DE BERSIMIS.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT.

LONGUE-POINTE DE MINGAN, 8 avril 1914.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général des lignes télégraphiques du Gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes télégraphiques du gouvernement sur la rive nord, à l'est de Bersimis jusqu'à la Baie-Château, du 10 juin 1913 au 31 mars 1914.

Le 5 mars 1912, je tombai malade, et le 25 juin on m'accorda un congé complet; M. A. Maloney, agent de Bersimis, remplit temporairement les fonctions de surintendant de district pendant mon absence.

Je repris mon poste de surintendant du district de Bersimis-Baie Château le 10 juin 1913. Les réparations, le nettoyage de la ligne, etc., ont été plus considérables que par les années passées.

Les poteaux, les liens, les campements, les ponts, les huttes, les chaloupes, canots, etc., ont été renouvelés ou réparés de Bersimis à Baie Chatham, une distance de 914

milles, comme suit: la ligne a été nettoyée sur une distance de 75 milles de longueur et sur une largeur de 50 pieds, on a posé 523 nouveaux poteaux.

PONTS.

On a construit un pont de 62 pieds de longueur sur la rivière à la Truite; un pont de 34 pieds de longueur au Portage Manitou; un pont en fils métalliques, de 67 pieds de longueur, sur la rivière Pigou; un pont en fils métalliques, de 110 pieds de longueur, sur la rivière Magpie.

NOUVEAUX BUREAUX ET CHANGEMENTS DE BUREAUX.

22 juillet.—Réouverture du bureau de Betchouan, avec Alfred Desjardins comme télégraphiste et réparateur de section, salaire, $212 par année.

13 août.—Réouverture du bureau de Baie-Château, pour la saison d'été, avec John Bolger comme télégraphiste, salaire, $35 par mois.

18 septembre.—Mlle Philomène Poulin, opératrice des îles May, démissionne et est remplacée par Arger Lebel à $25 par mois.

Octobre.—Du 2 au 21 octobre, des réparations furent faites au bureau de relais de Longue-Pointe de Mingan.

16 octobre.—Le bureau de Blanc-Sablon est fermé pour l'hiver.

27 octobre.—Le bureau de Baie-Château est fermé pour l'hiver.

26 décembre.—Ouverture du bureau d'accommodement de Saint-Nicolac, entre Mistassini et Godbout, avec Rosario Bouchard comme télégraphiste, sans rémunération.

6 janvier 1914.—Interruption des communications avec la Longue-Pointe d'Anticosti.

13 mars 1914.—Décès de John Chevalier, réparateur, attaché au bureau de Bonne-Espérance.

31 mars 1914.—Des instruction sont données à l'inspecteur de division, Clovis Vigneault, d'aller sans délai à la rivière à la Truite, pour y installer un bureau d'accommodement à Matawek, dans la maison de M. Copley Armory. La télégraphiste sera Mme André Hamilton. Aucune réparation ne sera payée par le ministère.

Nombre d'agents, télégraphistes et assistants-télégraphistes..	90
Inspecteurs de division en charge d'environ 200 milles chacun, de Pointe des Monts à Baie-Château..........................	4
Réparateurs de section de Betchouan à Red-Bay..........	21
Réparateurs de section de Bersimis à Pointe des Monts......	5
	120

Corrections à faire cette année dans les tableaux joints au rapport général de l'année dernière.

22 juillet 1911.—Iles Caribou:—Joseph Chouinard, télégraphiste, 25 pour 100 de commission.

22 juillet 1911.—Iles aux Œufs: Elzéar Chouinard, téléphone d'accommodement avec le bureau de Pentecôte. Sans rémunération.

22 juillet 1913.—Betchouan: Alfred Desjardins, télégraphiste réparateur, $212 par année.

20 octobre 1911.—Natashquan: Walter Vigneault, télégraphiste, 50 pour 100 de commission.

24 août 1912.—Saint-Augustin: J. C. Johnson, télégraphiste et réparateur, $212 par année.

Bois coupé pendant l'année 1913, sur la seigneurie de Mingan, de Thunder-Bay au Cap Cormoran: 76 poteaux de télégraphe de 20 pieds de longueur, 88 pièces de 8 pieds

de longueur. De la rivière Thunder à Aguanus on a coupé 199 poteaux télégraphiques, 2,010 arbres et 57 liens.

Respectueusement soumis,

E. H. TETU,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 7.—LIGNES DE LA QUARANTAINE.

SAINT-JEAN, I.O., 31 mars 1914.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année terminée le 31 mars 1914.

En décembre 1912 et en janvier 1913, les câbles de téléphone de l'Ange-Gardien et Saint-Pierre, I.O., furent emportés par la glace. Nous raccordâmes alors le fil téléphonique au câble télégraphique, avec un transformateur à l'Ange-Gardien, ce qui nous permit d'avoir le service de téléphone pendant l'hiver 1912-13. Ces deux câbles furent réparés en mai 1913. L'un des câbles du téléphone fut encore brisé le 16 octobre 1913; il fut réparé le 18 du même mois. Le câble de la Grosse-Ile et Ile-aux-Grues se brisa en trois endroits, en décembre 1912 et fut réparé en mai 1913. L'ouvrage fut terminé le 29 mai.

Le 5 octobre 1913, le câble de Saint-François à l'île aux Réaux se brisa; il fut réparé le 12 octobre.

Le câble de Montmagny à l'Ile-aux-Grues fut enlevé en novembre 1912 et remis en place le 2 mai 1913.

En septembre 1913, une ligne de téléphone fut construite de l'Ile-aux-Grues à l'extrémité est de l'île aux Oies, une distance de 10 milles, et raccordée à la ligne de l'Ile-aux-Grues à Montmagny. Des poteaux en cèdre, de 25 pieds et du fil n° 6 furent employés dans la construction de cette ligne. Quatre stations d'accommodement furent établies à l'Ile-aux-Oies.

En novembre 1913, deux nouvelles connexions furent faites à l'Ile-aux-Grues, pour des bureaux d'accommodement chez C. P. Roy et Joseph Lemieux. En octobre 1913, un fil spécial fut posé raccordant le câble de Grosse-Ile à l'Ile-aux-Grues, sur le côté nord de la Grosse-Ile, avec le câble de Montmagny avec l'Ile-aux-Grues, donnant ainsi un service direct satisfaisant entre la Grosse-Ile et Québec. Comme l'année précédente, le câble de Montmagny à l'Ile-aux-Grues fut enlevé le 21 novembre 1913 et mis en sûreté pour l'hiver.

Le 1er et le 2 mars, une tempête balaya l'Ile d'Orléans et causa beaucoup de dommages à nos lignes; les poteaux et les fils furent renversés dans Saint-Laurent, Sainte-Pétronille et Sainte-Famille; les réparations furent terminées le 5 octobre. Si l'on excepte ces interruptions, les lignes ont fonctionné d'une manière satisfaisante pendant l'année.

J'inclus une liste complète des bureaux, des agents, des lignes, etc.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

J. P. POULIOT,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 8—ONTARIO.

LEAMINGTON, Ont., 8 avril 1914.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le système téléphonique de l'île Pelée, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

1. L'été dernier il nous a fallu changer de place environ un mille de la ligne, sur l'île, près du phare de la pointe Nord. Ce bout de ligne avait été emporté par les hautes eaux et les bourrasques de l'ouest et du nord-ouest. Nous avons construit la ligne dans la direction du sud, à partir du phare, en suivant la digue qui a été construite il y a quelques années, à l'est de l'ancien emplacement de la ligne. Il nous a fallu apporter de Leamington vingt poteaux pour remplacer ceux qui avaient été emportés.

Pendant la construction du système téléphonique municipal, et spécialement pendant les mois de septembre et d'octobre, le fonctionnement de la ligne a été très dérangé par les fils transversaux, par des broussailles jetées sur les fils et par d'autres obstructions.

Le 15 octobre, la connexion fut coupée entre notre bureau de Leamington et le câble, par la compagnie de téléphone Bell, et le câble fut raccordé avec leur système. La compagnie rétablit ensuite la communication avec notre bureau; cela dura du 25 octobre au 4 novembre, et finalement la connexion fut coupée de nouveau.

2. Pendant l'orage du 9 novembre le câble se brisa mais je n'en fus informé que le 20 novembre par la compagnie Bell qui m'avertit que les communications étaient interrompues. Après avoir pris les instructions du ministère et avoir consulté le Dr Park, j'essayai d'exécuter les réparations; le temps était très mauvais et nous retarda considérablement.

Nous trouvâmes le câble brisé en trois endroits différents, espacés d'environ un mille. Ce dégât avait été causé par des vaisseaux qui y avaient traîné leurs ancres, endommageant tous les joints du câble sur une distance d'environ quatre milles; les deux points de rupture extérieurs étaient espacés d'environ deux milles et se trouvaient à 8 ou 10 milles de la terre ferme. Le dommage se trouvait au même endroit où le câble avait souffert le plus des glaces de la débâcle, il y a quelques années. En cet endroit, on a exécuté des réparations à différents intervalles et des bouts de câble ont été incorporés au câble principal. Comme je n'avais pas en mains une quantité suffisante de câble pour faire les réparations nécessaires, je fis rapport au ministère les 20 et 27 décembre, qu'il serait préférable d'avoir au moins un mille de nouveau câble pour remplacer quelques-uns des bouts et exempter des réparations.

3. La ligne de Pointe-Pelée est en bon état, mais il nous faudra quelques nouveaux poteaux pour remplacer les vieux qui commencent à céder. Pendant une tempête de neige et de pluie, l'hiver dernier, plusieurs poteaux furent brisés et durent être remplacés.

L'instrument de station de sauvetage sera placé aussitôt que le personnel reprendra son poste le printemps prochain; cet édifice n'est pas occupé pendant l'hiver, mais nous avons construit la ligne et tout est prêt pour l'installation de l'instrument.

J'inclus la liste des bureaux et des agents, ainsi qu'un sommaire des messages transmis du 31 mars 1913 au 31 mars 1914.

Bien respectueusement,

JOHN McR. SELKIRK,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 9.—LIGNES DU NORD-OUEST.

EDMONTON, ALTA., 15 avril 1914.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes du nord-ouest, avec une description des conditions, réparations, constructions et changements dans le personnel, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

GÉNÉRALEMENT.

Au cours de l'année il y eut peu d'interruptions et les lignes en général ont été maintenues en bon état. Les sections d'Athabaska et de Grouard ont causé le plus de trouble. Ces sections sont très boisées et ont été ravagées par des feux de forêts qui, tout en faisant mourir les arbres, les ont laissés debout et, maintenant, quand il vente très fort, ces arbres sont renversés sur la ligne. Le réparateur Parry, de Mirror-Landing, aidé de deux hommes, a nettoyé une partie de cette section au cours de l'automne, au coût de $131. On devrait voter un montant de $500 pour terminer cet ouvrage et enlever les arbres sur tout le parcours de cette section. Pendant l'été dernier, des pluies abondantes ont causé un débordement du Petit lac des Esclaves, et une inondation de la ligne entre Sawridge et Grouard.

Cette inondation, avec le trouble que nous a causé le chemin de fer E. D. et B. C. en nettoyant sa ligne de la rive sud du Petit Lac des Esclaves, a donné beaucoup de troubles à nos réparations. Cependant, si l'on excepte une interruption d'une semaine, pendant l'inondation du mois de juillet, les affaires n'ont pas subi de retard sérieux. Entre Qu'Appelle et Edmonton, des travaux considérables ont été faits pour poser le long du chemin public, la ligne qui passait à travers les champs; il y a encore beaucoup à faire pour que ce travail soit terminé. Aussitôt que les fonds voulus pour ce travail auront été votés, l'ouvrage sera poursuivi. Quelques édifices ont été construits, ainsi que quelques lignes nouvelles, les détails suivent ce rapport. Le revenu pour 1912-13 indiquait une augmentation de $8,843.41, ou d'environ 43 pour 100 sur l'année précédente. L'année que nous venons de terminer indique une augmentation de $10,054.15 ou d'environ 40 pour 100 sur l'année 1912-13. Vu l'augmentation continuelle des affaires à mon bureau, je n'ai pu faire de voyage d'inspection complet, pendant les quatre dernières années. Nous avons maintenant 1,887 milles de lignes et un voyage d'inspection prendrait nécessairement un temps considérable.

CONSTRUCTION.

Ligne Athabaska-Fort-McMurray.—Au cours de l'année, des poteaux furent plantés et le fil posé sur une distance de 57 milles, à partir d'Athabaska jusqu'à Duncan-Creek. Le montant voté étant tout dépensé, l'ouvrage fut arrêté pour la saison. Le contremaître E. D. Currier fait rapport que vingt milles additionnels de parcous pour la ligne ont été nettoyés. Nous avons en mains une quantité suffisante de supports pour isolateurs et d'isolateurs pour terminer la ligne jusqu'à Fort-McMurray; nous avons aussi environ 40 milles de fils. Les dépenses totales ont été de $7,700.

Ligne de Battleford à l'île La Crosse.—Aucun ouvrage de construction n'a été fait pendant l'année, mais des réparations ont été exécutées, des matériaux achetés et livrés au lac Green. On a donné le contrat pour les poteaux de la ligne du lac Green

à l'île la Crosse, une distance de 110 milles; on est maintenant occupé à les distribuer. Les travaux de construction seront commencés aussitôt que les montants voulus auront été votés. Les dépenses totales ont été de $3,894.54.

Ligne Grouard-High-Prairie.—On a construit 25 milles de cette ligne en 1912-1913. Au cours de l'année qui vient de se terminer, on a ajouté 12 milles de lignes et installé six téléphones. On a placé ces téléphones chez les personnes suivantes: S. Harris, O. D. Hill, G. Martin, J. Bennie, L. Becker et W. Lesage. Les dépenses totales pour l'année ont été de $1,101.50.

Ligne Réserve Assiniboïa-Sintaluta.—Une ligne de télégraphe a été construite entre la réserve Assiniboïa et Sintaluta, une distance de 8 milles. Cette ligne est pour l'usage exclusif du ministère des Affaires des Sauvages. Elle a coûté $1,290.14.

Changement des lignes en général.—Un montant fut voté pour la construction de la ligne le long du chemin public au lieu d'à travers les champs, entre Qu'Appelle et Edmonton. Quarante-deux milles et demi de ligne furent ainsi changés de place dans les districts les plus populeux. Nous avons encore en mains, à différents endroits, un grand nombre de poteaux pour continuer l'ouvrage aussitôt que les fonds auront été votés.

ÉDIFICES.

Battleford.—Un nouveau bureau a été construit à Battleford, au coût de $6,250.

Grouard.—En 1912-13, on avait commencé la construction d'une résidence et d'un bureau, avec une écurie, et cette année la construction a été terminée. En 1913-14, on a dépensé $690 pour ces travaux.

Glaslyn.—On a construit une maison pour le bureau et une écurie, au coût de $1,939.85.

Lac Meadow.—On a construit à cet endroit une maison pour le bureau et une étable, au coût de $1,971.40. Avant que ces édifices soient complètement terminés, il faudra dépenser encore environ $200.

Lac Green.—On a construit une maison pour le bureau et une écurie, au coût de $1,967.05. Ces édifices ne sont pas tout à fait terminés et il faudra dépenser dans ce but environ $200.

Saint-Paul de Métis.—Un emplacement a été acheté et une maison-résidence et bureau a été construite au coût total de $3,693. L'édifice est situé dans un endroit central, est muni d'une fournaise et est satisfaisant sous tous rapports.

Athabaska.—Une écurie a été construite, au coût de $500.

RÉPARATIONS.

Lac aux Oignons.—Une nouvelle cuisine a été ajoutée au bureau-résidence du lac aux Oignons, au coût de $350.

Willow-Bunch.—On a dépensé $350 pour exécuter des réparations au bureau-résidence de Willow-Bunch.

South-Humboldt.—On a dépensé $715 pour installer une fournaise dans le bureau-résidence de South-Humboldt. Cette fournaise a été une excellente addition à l'édifice.

SOMMAIRE.

Salaires, avril 1913 au 31 mars 1914	$54,556 30
Forgeron	402 75
Affranchissement de la correspondance	152 13
Lumière	310 72
Combustible	2,183 06
Réparations de la ligne	1,092 25
Loyers	4,513 68
Chevaux (louage)	203 50
Divers	8,238 13
Nourriture des chevaux	3,966 40
	$75,618 92

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. C. MACDONALD,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 10.—LIGNES DU NORD-OUEST.

EDMONTON, ALTA, 20 avril 1914.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes dont je suis chargé, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

SECTION QU'APPELLE-EDMONTON.

Cette ligne n'a subi aucune interruption sérieuse pendant l'année. Le travail de transporter la ligne des fermes sur les chemins publics a été continué; on a donné la préférence aux districts où la nécessité s'en faisait le plus sentir. Cet ouvrage sera continué jusqu'à ce qu'il soit fini. Pratiquement tout le terrain de ce district est cultivé et les cultivateurs demandent avec instance l'enlèvement des poteaux qui nuisent à leurs récoltes.

ÉDIFICES.

Saint-Paul de Métis.—Un excellent bureau-résidence a été construit à Saint-Paul de Métis, au coût de $3,693.

Battleford.—On a dépensé $6,250 pour construire un édifice moderne sous tous les aspects à Battleford.

On a installé une fournaise à South-Humboldt et on a construit une cuisine au Lac aux Oignons, ce qui a ajouté beaucoup au confort et à la valeur de ces édifices.

Quelques changements ont été faits dans le personnel, à cause de démissions, mais la majorité des employés de cette ligne ont été plusieurs années dans le service et je constate que les livres sont tenus d'une manière satisfaisante et les rapports faits promptement.

LIGNE WOOD MOUNTAIN.

Pendant l'été de 1913, il y a eu quelques interruptions, entre Expanse et Limerick, causées par les ouvriers engagés à la construction du chemin de fer Nord-Canadien, qui est parallèle à notre ligne sur une distance d'environ 12 milles. Lorsque leur ouvrage fut terminé les troubles cessèrent. J'ai eu l'occasion, durant l'année, de faire des voyages à Expanse et Gravelbourg, pour faire des enquêtes sur certaines plaintes; chaque fois des explications plus satisfaisantes nous furent fournies. Le volume des affaires, sur cette ligne, a diminué quelque peu si on le compare à l'année dernière, mais l'importance de cette ligne, particulièrement pour la police, est aussi grande que jamais.

Les réparations nécessaires furent faites à notre bureau-résidence de Willow-Bunch.

SECTION EDMONTON-LAC SASKATOON.

Malgré l'augmentation constante des affaires sur cette ligne, elle a donné entière satisfaction et il n'y a eu qu'une seule interruption sérieuse pendant l'année. Le service de la poste étant relativement lent, le télégraphe est devenu une impérieuse nécessité pour la transaction des affaires. Il est impossible de trop insister sur l'importance de cette ligne et sur la nécessité de la maintenir en bon état. A différents endroits, particulièrement entre Athabaska-Landing et Grouard, la ligne passe à travers des lisières de bois brûlé qui peut causer des dommages considérables en tombant sur les fils. Il serait important d'envoyer, pendant la saison propice, une équipe d'hommes qui abattrait les arbres constituant une menace pour la ligne.

Le volume des affaires rend absolument nécessaire qu'on n'emploie que les télégraphistes de première classe sur toute cette division, afin qu'ils puissent transmettre tous les messages. Nous avons essayé de remplir cette condition, mais comme les autres compagnies de télégraphe offrent des salaires plus élevés que le gouvernement, il est difficile de retenir les services des meilleurs hommes. Il en résulte de fréquents changements dans le personnel, ce qui contraste singulièrement avec les conditions obtenues sur les autres sections.

LIGNE BATTLEFORD-ILE LA CROSSE.

En 1913, la construction de la ligne entre Battleford et Green-Lake, une distance de 185 milles, a été terminée, et maintenant nous sommes occupés à distribuer les poteaux pour rendre la ligne jusqu'à l'île la Crosse, une distance additionnelle de 110 milles.

Ce district ne se peuple pas aussi vite que la région de la rivière à la Paix, cependant beaucoup de colons s'y établissent et cette ligne leur rend des services inestimables. Au cours de l'année, des bureaux-résidences ont été construits à Glaslyn, Meadow-Lake et Green-Lake, au coût d'environ $2,000 chacun. Un nouvel édifice sera requis à l'île la Crosse, lorsque la ligne sera terminée, et probablement un autre, situé à un point intermédiaire.

LIGNE SAINT-PAUL-DURLINGVILLE.

Le bureau de Durlingville a été fermé et un autre bureau a été ouvert à Bonnyville, 5 milles à l'ouest de Durlingville. Bien que cette ligne ne produise pas un gros revenu, elle est cependant d'une grande valeur pour les colons.

LIGNE ATHABASKA-FORT-MCMURRAY.

Cette ligne est actuellement en construction, sous la direction de M. E. D. Currier; on en est rendu à Duncans-Creek, 57 milles au nord d'Athabaska-Landing.

RÉSERVE ASSINIBOÏA-SINTALUTA.

Cette ligne, qui a 8 milles de longueur, a été construite pour l'usage du département des Sauvages. L'agent des Sauvages voulait que la ligne fut raccordée à Sintaluta avec le réseau du gouvernement provincial et on lui laissa la liberté de faire ses arrangements par le médium de son propre département.

LIGNE DUCK-LAKE-BATOCHE.

Des arrangements ont été faits pour la réouverture de cette ligne, qui avait été abandonnée depuis la démission de l'ancien agent, D. H. Grant, de Batoche. M. John Kusch sera le nouvel agent à cet endroit.

LIGNES DU SUD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Je fis mon voyage annuel d'inspection au mois de septembre, peu de temps après la mort du surintendant Palmer, de Kamloops. On était à la période du changement d'administration et il y avait plus ou moins de confusion. Sur les lignes ayant leur point de départ à Kamloops, je trouvai qu'il fallait des réparations immédiates entre Nicola et Penticton, Kellowna et Vernon et sur l'embranchement North-Thompson. Après avoir communiqué avec vous, je fis faire des réparations suffisantes pour l'hiver. La ligne Golden était aussi en mauvais état, mais le surintendant général Phelan s'est chargé d'y voir.

Les sections de ligne que je viens de mentionner, devront être reconstruites presque entièrement au cours de cette saison, car la grande majorité des poteaux sont pourris et trop courts pour être utilisés de nouveau. Les lignes de l'île Vancouver sont en bon état; il faudra renouveler le nombre usuel de poteaux, comme chaque année.

LIGNE NAKUSP-EDGEWOOD.

Lors de ma visite, la ligne était en mauvais état et je dus envoyer une petite équipe pour la réparer. Cette ligne rend de grands services aux colons établis le long du lac, particulièrement pendant la saison d'hiver. On a toujours trouvé difficile d'obtenir des agents qu'ils fassent leur rapport mensuel du revenu; dans plusieurs cas ces rapports durent être faits dans le bureau du surintendant de district. Il ne paraît pas y avoir de solution à cette difficulté, car, dans bien des cas, les agents sont indifférents et s'occupent peu de retenir leur emploi; il n'est pas toujours facile de trouver des substituts.

Cette année est remarquable par l'expansion rapide et continue qu'a prise le territoire situé au nord d'Edmonton, et particulièrement cette immense étendue désignée vaguement sous le nom de région de la rivière à la Paix. Les colons se dirigent vers ce district en nombre toujours croissant, et tout semble indiquer que l'immigration sera plus considérable cette année qu'elle ne l'a encore jamais été. Nos lignes ont été d'une importance incalculable pour amener ce résultat. En conséquence de la grande distance à laquelle se trouve le chemin de fer le plus rapproché, et de la lenteur résultante du service de la poste, nos lignes sont le principal moyen de communication pour tous les besoins commerciaux et ont été en quelque sorte surchargées d'ouvrage. Déjà la colonisation s'étend au delà du territoire que nous desservons, et on nous demande de prolonger nos lignes au nord et à l'ouest de leur terminus actuel. Entre Lac-Saskatoon et Hudsons-Hope, une distance d'environ 250 milles, il s'est fait beaucoup de colonisation et on en prédit davantage pour cette saison. De Peace-River-Crossing à Fort-Vermilion, une distance d'environ 250 milles, il y a, sur la rive nord de la rivière à la Paix, une région agricole magnifique qui commence justement à attirer l'attention. Dans les premiers temps, nos lignes télégraphiques ouvraient la marche à la colonisation dans le Nord-Ouest, tandis qu'il y a toute apparence, que

pour plusieurs années à venir, elles seront demandées par les pionniers pour leur aider dans le développement de cette vaste contrée, qui n'est pas encore très bien connue.

Pour le mois de mars, le revenu a augmenté de 35 pour 100 sur le mois précédent, ce qui est le meilleur témoignage de l'importance de cette ligne pour le développement du nord.

Avec l'augmentation constante du nombre des bureaux, les comptes et le nombre des employés ont naturellement grandi, avec le résultat que l'ouvrage clérical dans le bureau du surintendant de district à Edmonton, emploie entièrement le temps du surintendant et de son commis, lui enlevant toute opportunité d'aller visiter les lignes et de se tenir au courant de ce qui se fait. Si l'on se propose d'entreprendre de nouveaux travaux au cours de cette saison, je recommanderais qu'on lui donne un assistant capable, afin qu'il puisse donner plus d'attention aux travaux de construction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. S. MACDONALD,
Inspecteur général.

RAPPORT N° 11.—LIGNES DE L'ILE VANCOUVER.

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes de téléphone et de télégraphe de ce district, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

Antérieurement au 31 août 1913, ce district était sous la charge de M. Wm Henderson.

Le 1er septembre, des changements furent faits dans la Colombie-Britannique, et M. Wm Dee, de Victoria, fut nommé surintendant de district, en charge des lignes de l'île de Vancouver. Ces lignes sont les suivantes:

Victoria-Bamfield (y compris le réseau téléphonique Victoria-Jordan River), Bamfield Alberni, Clayoquot-Alberni, Nanaïmo-Campbell River (y compris les lignes d'Alberni, des îles Denman et Hornby, de l'île Gabriola et l'embranchement de Cap Lazo à Comox), Campbell River-Powell River (y compris la ligne de téléphone de l'île Texada), Powell River-Vancouver, le prolongement de North-Vancouver à Newport, le prolongement de Pender à l'île Saturna, le prolongement de Sechelt à la baie Buccaneer, le prolongement de Lund à l'île Savary, le prolongement de Sooke à East-Sooke, la ligne de téléphone de Rocky-Point et la ligne de télégraphe de Clayoquot à Friendly-Cove.

SECTION VICTORIA-BAMFIELD.

L'installation du bureau central de Sooke, au commencement de l'année, et la construction du prolongement jusqu'à East-Sooke, par câble, a donné beaucoup de satisfaction aux habitants de ce district. Ce bureau central fonctionne bien et nous avons réussi à terminer les arrangements à Victoria, qui permettent à nos abonnés de Sooke de communiquer avec tous les autres abonnés du système de la Colombie-Britannique, à Victoria et dans les autres villes côtières de la province. De ce fait le revenu a été considérablement augmenté. Le réseau téléphonique de la rivière Jordan qui s'était brisé a été réparé le 12 juin de l'année dernière. Lorsque le bureau central de Sooke eut été installé, la ligne Victoria-rivière Jordan y fut rattachée et a donné entière satisfaction. Les interruptions furent cependant très fréquentes pendant l'automne et le commencement de l'hiver, et étaient dues à la construction du système d'aqueduc de Sooke. Lorsque cette entreprise eut été terminée, les interruptions ces-

sèrent de se produire et depuis nous avons un peu de trouble avec ce réseau. La ligne principale de Bamfield a fonctionné régulièrement pendant toute l'année, excepté pendant les mois de janvier et février, où une série de tempêtes violentes s'abattit sur la Colombie-Britannique, Washington et l'Orégon, et désorganisèrent toutes les lignes du district pendant plusieurs jours. Ces tempêtes furent si fortes qu'en un ou deux endroits, sur la côte ouest, quatre milles de ligne furent complètement emportés et les poteaux perdus.

SECTION BAMFIELD-ALBERNI.

La ligne Bamfield-Alberni a été améliorée considérablement, mais la section inférieure, de Coleman-Creek à Bamfield, devra subir des réparations considérables cet été. Les orages de l'année dernière et le fait qu'un grand nombre d'arbres se sont desséchés et sont inutilisables, sont la cause qu'on devra dépenser beaucoup d'argent pour cette section. Les interruptions causées l'année dernière par les opérations des entrepreneurs du chemin de fer Nord-Canadien ont maintenant cessé et ils ont replacé la ligne sur le bord de l'eau entre le ruisseau Coleman et la montagne Copper, à une distance d'environ 5 milles de Port-Alberni. Il paraît que c'est leur intention de commencer, cette année, leurs travaux sur la dernière section entre la montagne Copper et Alberni, mais ils ont entrepris de placer notre fil à travers le canal avec un câble sous-marin, afin que leurs opérations de mines ne nous dérangent pas de nouveau.

SECTION ALBERNI-CLAYOQUOT.

Cette ligne avec ses embranchements de la fabrique de conserves de Brewster et du havre Mosquito, a fonctionné régulièrement cette année, et les interruptions ont été moins nombreuses que d'habitude. Cette section, aussi bien que celle d'Alberni-Bamfield, est très difficile à entretenir à cause de terrain montagneux qui forme les deux rives du canal, et je m'empresse d'ajouter que les canots automobiles qui nous ont été fournis en 1911-12, ont amplement justifié la confiance que nous mettions dans ce moyen d'entretenir et de réparer la ligne.

SECTION NANAÏMO-COMOX-RIVIÈRE CAMPBELL.

Cet année, comme l'année dernière, le Pacifique-Canadien a continué son embranchement de Parksville jusqu'à la rivière Campbell et a utilisé le vieux chemin pour la confection du talus, ce qui nous a forcés à reconstruire plusieurs parties de notre ligne. Le gouvernement provincial a aussi redressé la vieille route de la rivière Campbell, ce qui nous a forcés de transporter nos fils à la nouvelle route qui, étant plus droite, va rendre notre ligne plus facile à entretenir. Nous aurons besoin d'un assez bon montant pour réparer notre ligne de Port-Alberni-Alberni et Parksville, où il nous faudra renouveler les poteaux qui sont en très mauvaise condition à plusieurs endroits. Il va nous falloir aussi faire d'assez grands changements dans les rues d'Alberni et de Port-Alberni, car ces villes ont l'intention d'élargir leurs rues principales sur lesquelles sont nos lignes.

SECTION UNION-BAY-DENMAN ET ÎLES HORNBY.

Cette ligne a continué à donner une satisfaction générale aux habitants des îles, et on se propose de les raccorder avec le système de téléphone de la Colombie-Britannique, par le moyen d'un appareil semblable à celui de Victoria et du réseau Sooke, installé à Union-Bay.

SECTION COMOX-CAP LAZO.

Cette section est en opération, mais, comme l'année dernière, elle n'a pas rapporté beaucoup. Nous avons fait une enquête sur l'opportunité d'établir une connexion du

téléphone sur cette ligne, mais la compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique a construit ses lignes le long de ce chemin et ce ne serait guère avantageux pour nous que d'essayer à nous établir dans ce district.

SECTION NANAÏMO-ÎLE GABRIOLA.

Il y a eu très peu d'interruptions dans ce district pendant l'année, mais comme ce circuit est relié au sol et que les compagnies d'électricité et de force motrice de Nanaïmo opèrent maintenant leur système pendant le jour, nous allons être obligé d'établir un circuit métallique entre Nanaïmo et la rivière Nanaïmo, afin d'empêcher l'induction et de permettre à nos clients d'utiliser le téléphone à toute heure du jour.

SECTION CAMPBELL RIVER-POWELL RIVER ET ÎLE TEXADA.

Cette section n'a pas eu d'interruptions importantes cette année, bien qu'elle ait souffert, comme toutes les autres lignes, des tempêtes de décembre et janvier. La ligne de Heriot-Bay, qui avait été construite et raccordée à la ligne principale, nous a donné quelques troubles; nous l'avons alors installée séparément jusqu'à Bagots et elle est maintenant opérée comme une ligne distincte à partir de ce point.

SECTION POWELL RIVER-VANCOUVER.

Les lignes aériennes de cette section avaient été construites l'année dernière en attendant l'arrivée des câbles nécessaires pour traverser les différentes pièces d'eau, et mettre la ligne en opération. Ces câbles arrivèrent et furent posés sous la direction de M. Porter; la ligne fut ensuite ouverte au public au commencement de mai. Lorsque les câbles eurent été posés on s'aperçut que plusieurs parties de la ligne devaient être complètement réparées, et, à certains endroits, la reconstruction était presque nécessaire, à cause des dommages qu'avaient causés les tempêtes qui sévirent entre l'achèvement des lignes aériennes et la pose des câbles. Comme il n'y avait pas encore de réparateurs de nommés, il fallut envoyer une équipe pour faire les réparations. Depuis, la ligne a donné entière satisfaction et les gens en sont d'autant plus satisfaits qu'elle dessert plusieurs centres importants. On a construit sur l'île Bowne, un réseau téléphonique complet et séparé, avec l'intention de donner aux résidents et aux visiteurs de cette île la communication directe, par téléphone, avec Vancouver, mais le câble n'est pas encore arrivé et les gens demandent anxieusement que nous hâtions la fin de ce travail. Je recommanderais qu'un prolongement additionnel de ce réseau téléphonique soit construit, plus tard, de manière à inclure Gibsons-Landing et Sechelt.

SECTION NORTH-VANCOUVER ET NEWPORT.

Cette partie de la ligne a été très difficile à construire. Elle suit le rivage du détroit Howe jusqu'à Newport, et cette côte est extrêmement rocheuse et toute découpée de falaises. Toute de suite après l'achèvement de la ligne, qui eut lieu le 1er octobre, elle rapporta un revenu satisfaisant, et il y a eu très peu d'intèrruptions, excepté entre North-Vancouver et Whitecliff, où il y a eu beaucoup de construction de chemins de fer, qui a interrompu non seulement cette ligne, mais aussi celle de Powell River. Cette construction achève cependant et nous nous attendons à très peu d'interruptions dans le futur. Aussitôt que les câbles furent arrivés nous pûmes nous occuper de la construction des quatre petits embranchements suivants: Sooke-East Sooke et réseau téléphonique de Rocky-Point; le réseau téléphonique Saturna-île Pender; le réseau téléphonique Sechlet-baie Buccanner et le réseau téléphonique Lund-Ile Savary. Tous ces réseaux fonctionnaient d'une manière satisfaisante à la fin de l'année.

PROLONGEMENT CLAYOQUOT-FRIENDLY-COVE.

La construction du prolongement Clayoquot-Friendly-Cove fut décidée et la première équipe laissa Victoria le 1er octobre 1913, commençant l'ouvrage à Clayoquot, sous la direction de M. A. V. Porter. On décida alors de ne pas commencer la construction de la ligne tant que les câbles nécessaires pour traverser les cours d'eau ne seraient pas rendus à Halifax. Ceci nous retarda jusqu'à l'hiver, et la construction a été commencée et continuée en face des plus grandes difficultés; le pays à traverser est extrêmement accidenté, la température fut mauvaise et la forêt est presque impénétrable, ce qui a rendu le travail très lent. Avec cela nous nous aperçûmes qu'il était impossible de construire la ligne où nous avions projeté de le faire. Ceci s'applique à l'île Flores où nous avions calculé 9 milles de ligne, en traversant directement l'île au centre. Cependant, quand M. Porter voulut tracer la ligne préliminaire, il trouva que l'intérieur de l'île était rempli de forêts très denses et je suis informé que jamais un blanc ne s'est aventuré à l'intérieur. Nous fûmes forcés, en conséquence, de suivre le rivage, ce qui a fait 20 milles au lieu de 9, et toute cette distance fut construite à travers la forêt la plus dense. Les mêmes conditions furent rencontrées au sud du havre d'Hesquiot, et cette ligne, à mon avis, a été l'entreprise la plus désappointante et la plus difficile que nous ayions commencée dans ce district. Nous nous attendons d'être capables de poser les câbles bientôt et la ligne devrait être terminée à la fin de juillet, au plus tard.

ALERT BAY-SUQUASH.

Cette ligne avait été commencée avant l'arrivée des câbles, afin d'être prête à fonctionner aussitôt après. Cependant, en posant le câble, nous nous aperçûmes qu'il nous en manquait un peu plus d'un demi-mille; heureusement que par hasard nous en avions un bout à Victoria, qui fut suffisant. La construction fut aussi très difficile sur cette ligne, à cause de la végétation très dense et du grand nombre d'arbres renversés par le vent, au cours des années. La ligne fut enfin terminée d'une manière satisfaisante et est maintenant en opération. Elle raccorde la *Pacific Coast Coal Mines Co.* avec la station de radiotélégraphie d'Alert-Bay et tous en sont satisfaits.

LIGNE SAANICHTON-ÎLE JAMES.

D'après les instructions du ministère, M. Henderson acheta un mille de câble qui fut posé avant l'achèvement de la ligne. Lorsque les téléphones eurent été installés et les lignes aériennes terminées, le câble fut trouvé défectueux. Le contremaître Porter fut chargé de l'examiner; après cet examen, ce câble fut condamné et enlevé; on le remplaça par un bout de câble que nous avions en mains à Nanaïmo. M. Moore, le gérant général de la compagnie *Canadian Explosives*, nous a exprimé sa satisfaction pour le service que nous donnons à leur fabrique située sur l'île James. Il n'y a pas eu d'interruptions sur cette ligne depuis qu'elle est en opération.

Il n'y a plus qu'une seule station de relais, à Parkville, entre Victoria et Vancouver, au lieu des quatre stations qu'il y avait autrefois. C'est une grande épargne de temps, en même temps que les erreurs sont presque complètement éliminées. Nous avons installé à Campbell-River une batterie de répétiteurs (Ghegan) qui nous est d'un grand service; nous voulons en placer une autre à Alberni, ce qui nous permettrait de donner un service direct de Victoria à Vancouver.

RAPPORT N° 12.—KAMLOOPS, O'KANAGAN ET GOLDEN WINDERMERE.

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice financier du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.

Le 21 août 1913, la position de surintendant de district devint vacante par la mort de M. L. A. Palmer, et le ministère avait à déplorer la perte d'un serviteur fidèle et dévoué.

Du 10 octobre 1913 au 28 février 1914, M. C. E. Goodwin, surintendant du district d'Ashcroft, agit en même temps comme surintendant de ce district. M. W. H. Stephens fut nommé surintendant de district à Kamloops, le 1er mars 1914.

SECTION GOLDEN-WINDERMERE.

En septembre 1913, cette section de 90 milles fut ajoutée au district de Kamloops; elle était antérieurement sous le contrôle du surintendant du district de l'île Vancouver. Cette ligne devrait être reconstruite si l'on veut en obtenir un service de première classe; nous nous attendons de faire cet ouvrage cet été.

L'année dernière, un montant de $4,000 fut voté pour les réparations, mais comme la saison était très avancée, des réparations temporaires seulement furent faites, entraînant une dépense de $1,107.25.

SECTION DE LA RIVIÈRE NORTH-THOMPSON, 64 MILLES.

Cette ligne a un besoin urgent de réparations. Elle a été très endommagée par les travaux de construction du Nord-Canadien, au cours des deux dernières années et des réparations temporaires seulement ont été faites. A certains endroits le fil est posé sur des arbres éloignés du chemin public. Notre ligne traverse le nouveau chemin de fer à plusieurs endroits, ce qui nous a causé beaucoup de trouble, car le train de réparations du chemin de fer a rompu nos fils en plusieurs endroits. Maintenant que les travaux de construction du chemin de fer sont terminés, notre ligne devrait être remise en bon état. Il faudrait aussi abandonner les deux traverses de la rivière North-Thompson, à l'anse Chinook et à Chu-Chua, et traverser la rivière en posant les fils sur le nouveau pont du gouvernement à Barrier; il faudra terminer ensuite le bout de la ligne entre le pont Barrier et l'anse Chinook, et donner le service du télégraphe aux colons qui habitent les deux côtés de la rivière, dans ce district. Cette nouvelle disposition rendra inutile le commutateur de Genier, qui devra être placé à Barrier, pour la nouvelle ligne de Hefferley, qui fait le tour du district de Louis-Creek et qui joint à cet endroit le chemin principal. Je m'aperçus qu'environ 5,000 pieds de câble avaient été expédiés à cet endroit pour remplacer les traverses aériennes, mais ce câble ne fut pas utilisé. Il y a aussi environ 1,000 pieds de câble dans la rivière, mais l'une de ses extrémités est rompue. Il n'y a pas besoin de ce câble et il devrait être renvoyé à Kamloops pour être utilisé ailleurs.

Les affaires se maintiennent bonnes sur cette ligne, bien qu'elles ne soient pas tout à fait aussi florissantes qu'au moment où la construction des chemins de fer battait

son plein. Cette ligne devra être reconstruite l'année prochaine, car les poteaux sont presque tous pourris, et, en plusieurs endroits, il faudra la reconstruire le long du nouveau chemin de fer.

La nouvelle ligne projetée de Hefferley autour de Louis-Creek et l'embranchement de la vallée Sullivan, qui peut être opéré de Hefferley, ainsi que l'embranchement du bureau de poste de Blucher-Hall au lac Adams, rendront un grand service aux colons de bonne foi, dans ce district.

Toutes les dépenses de la station North-River, ont été entrées sous l'item de l'entretien.

SECTION KAMLOOPS-SAVONA.

La construction de cette ligne a été terminée en octobre dernier, et elle fonctionne très bien; elle a coûté $2,443.76. Depuis son inauguration les affaires ont augmenté et nous espérons pouvoir construire un prolongement de cette ligne jusqu'à Ashcroft, l'été prochain, ce qui nous donnera une connexion directe avec les lignes de téléphone et de télégraphe du gouvernement, par le district de Caribou et Lillooet.

KAMLOOPS À VERNON, VIA NICOLA ET PRINCETON.

La partie de cette ligne entre Kamloops et Nicola devra être entièrement réparée cette année; plusieurs poteaux devront être replantés et les fils devront être raidis, ce qui la mettra en bon ordre.

SECTION DU LAC DOUGLAS.

Cet embranchement a 10 milles de longueur, de Quilchena au lac Douglas, et a été construit l'année dernière au coût de $772.22.

Merritt, qui est situé sur cet embranchement, a maintenant 85 abonnés au lieu de 64 l'an dernier.

Nicola a aussi un bureau central avec 14 abonnés. La ligne de Nicola à Hamilton-Hill a été reconstruite il y a deux ans, mais de Hamilton-Hill à Princeton, elle est en mauvais ordre et devra être reconstruite. Il y a eu plusieurs interruptions, l'hiver dernier, causées par la chute des poteaux.

A Princeton, il y a maintenant un bureau central local avec 38 abonnés. Sur cette ligne il y a eu de fréquentes interruptions causées par la chute des arbres sur les fils; ces interruptions ont toutes été de courte durée.

Le 1er mars, H. C. N. Etches, fut nommé agent à salaire, à Keremeos; ce bureau était antérieurement un bureau à commission. C'est à cet endroit que se fait la connexion avec les lignes de la compagnie de télégraphe Western-Union. La nouvelle ligne projetée du gouvernement, de Fairview à la frontière, et qui sera raccordée avec Oroville, Washington, sera d'un grand avantage pour notre réseau, nous mettant en communication téléphonique directement avec Spokane et tous les points au sud.

A Penticton, les affaires ont été très bonnes pendant toute l'année.

Dans la ville de Vernon, notre ligne de Kamloops est posée sur les poteaux du système d'éclairage électrique de la ville, à partir des limites de la ville jusqu'à notre bureau. L'induction des fils électriques rend pratiquement impossible l'usage de la

ligne, le soir, lorsqu'on établit le courant pour l'éclairage. Cette difficulté sera résolue lorsque nous aurons nos propres poteaux; la ville nous a donné la permission de construire notre ligne dans les rues, et les travaux vont être commencés sans délai. La ligne de Vernon-Lumby n'avait pas, non plus, le droit d'entrée dans la ville, et on avait obtenu de la compagnie de téléphone d'Okanagan, la permission de faire passer cette ligne sur ses poteaux, pour une distance d'environ un mille, en payant un loyer. Nous sommes à négocier un arrangement par lequel nous aurons la permission de construire cette ligne le long des limites du sud de la ville; nous la poserons ensuite sur les poteaux de la ligne de Kelowna et, de là, nous la continuerons jusqu'à notre bureau. Cet arrangement va résoudre les difficultés que nous avons eues jusqu'ici, parce que nous n'avions pas la permission de construire notre ligne dans les limites de la ville, jusqu'à notre bureau. Nous espérons que la construction du chemin de fer entre Kamloops et Vernon, sera commencée cet été, ce qui devrait augmenter considérablement le chiffre de nos affaires dans cette section.

SECTION ROSE-HILL, 12 MILLES.

Ce bout de ligne formait autrefois partie du réseau Kamloops-Vernon, mais, depuis l'année dernière, une nouvelle section a été construite le long du chemin principal de Kamloops, et il n'est plus employé que par les colons de ce district. Nous avons l'intention d'y établir un bureau central local, pour les gens de ce district, et de leur charger un prix d'abonnement fixe par année. Lorsqu'ils se serviront de la ligne principale, ils devront payer d'après le tarif ordinaire pour les messages à longue distance.

LIGNE NAKUSP-EDGEWOOD.

Cette section a 50 milles de longueur; elle fut ajoutée au district de Kamloops-Okanagan, en décembre 1912, et elle est sous le contrôle de M. J. L. Edwards qui fut nommé gérant de ce réseau, en novembre 1913. On devra faire des réparations sur cette ligne pour un montant d'environ $400; on devra poser de nouveaux poteaux en quelques endroits où les fils avaient été posés sur des arbres. La ligne sera ensuite en bon ordre et devrait bien fonctionner pendant quelque temps.

Le revenu total du district, pour l'année, en comprenant la ligne Golden-Windermere, qui fut placée sous notre contrôle en septembre, a été de $29,436.08.

RAPPORT N° 13.—YUKON.

M. D. H. Keeley,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, sur les lignes du district du Yukon pour l'année 1913-14.

RÉSEAU DU YUKON.

Ligne principale d'Ashcroft à la frontière internationale, au-dessous de Dawson.—Au cours de l'année dernière, les affaires de ces lignes ont été très considérables—le

nombre des messages a augmenté de 24,105, et le revenu a augmenté de $20,399.90. Les fils ont été employés constamment et, pendant les mois d'été, les équipes du jour et de nuit ont travaillé continuellement. Pendant les mois de juin et juillet, les feux de forêts ont détruit différentes parties de la ligne dans la vallée Bulkley et, cet automne, des tempêtes violentes ont renversé la ligne en plusieurs endroits dans la région des montagnes; ces interruptions ont été de courte durée et, tout le reste de l'année, la ligne a fonctionné d'une manière très satisfaisante. On a renouvelé les poteaux le long du chemin Cariboo, à partir du poste " 61 milles " jusqu'au poste " 115 milles ", et entre les postes " 134 milles " et " 158 milles ". Nous nous proposons de renouveler les poteaux de la ligne à partir du poste " 158 milles " jusqu'à Quesnel, au cours de la prochaine saison. Aux endroits où la ligne a été reconstruite au cours des deux dernières saisons, elle est en excellent état, ce qui n'a pas peu contribué à l'expédition efficace des affaires. La partie de la ligne au nord de Quesnel, jusqu'à Stella, a aussi été réparée par une petite équipe sous les ordres du réparateur Worthington, de Fort-Fraser, tandis qu'une autre équipe, conduite par le réparateur Blackstock, de Hozelbrook, renouvelait les poteaux et réparait d'une façon générale la section de Stella à South-Bulkley.

Sur la section du Yukon, entre Atlin et la frontière internationale, une petite équipe, dirigée par le réparateur Couture, de Dawson, a fait des réparations générales, de Selkirk à la frontière, et une autre équipe, sous les ordres du réparateur Lokken, opérait de Selkirk à Atlin. Cette section est maintenant en bon ordre et il y eut très peu d'interruptions l'année dernière. Le nombre des messages et le revenu indiquent une augmentation substantielle, pour ce district, particulièrement à Dawson, White-Horse et Atlin.

Embranchement Hazelton-Prince-Rupert-Stewart.—Cette ligne a fonctionné d'une manière très satisfaisante au cours de l'année dernière et il n'y a eu que quelques courtes interruptions, causées par les feux de forêts. Dans chaque cas les communications furent promptement rétablies et il n'y eut que peu d'inconvénients pour les affaires. On se propose de reconstruire, au cours de l'année prochaine, une partie considérable de la ligne, qui a été très endommagée par les travaux de construction des chemins de fer et où on n'a exécuté que des réparations temporaires.

Embranchement Ashcroft-Lillooet.—Cette ligne est en bon ordre et a été changée en une ligne conjointe pour le télégraphe et le téléphone, afin de fournir des communications téléphoniques aux divers camps de construction de chemins de fer et aux ranches. Le service est excellent et a été d'une grande assistance aux partis de construction de chemins de fer et à leurs bureaux chefs, à Lillooet et Ashcroft, où les téléphones ont aussi été installés.

Embranchement du poste " 150 milles "-Bella-Coola.—Cet embranchement, qui a été construit l'année dernière, a été d'une valeur inestimable aux colons du district de Chilcoten, ainsi qu'aux habitants et aux intérêts commerciaux de Bella-Coola. On constate une augmentation des affaires assez importante, ce qui indique qu'on commence à réaliser l'importance de cette ligne. On a ouvert de nouveaux bureaux de téléphone, à différents endroits, au cours de l'année. Les endroits traversés par la ligne sont maintenant bien équipés pour les besoins du service.

Embranc'ement Horsefly.—Les mines de Hydraulic ayant cessé leurs opérations, une diminution du revenu s'est fait sentir à cet endroit, mais l'augmentation du revenu des autres bureaux compense pour cette diminution. On s'attend à ce que l'ouvrage soit repris à Hydraulic pour la prochaine saison. Cette ligne a besoin d'être reconstruite en plusieurs endroits; ce travail sera entrepris l'été prochain.

Embranchement Barkerville.—Cette ligne est en très bon ordre et n'a eu que peu d'interruptions l'année dernière. Il y a eu peu d'activité dans les mines de ce district, ce qui explique la diminution sur le revenu de l'année dernière, tel qu'indiqué dans le tableau comparatif.

Construction sur l'Ile de la Reine-Charlotte.—La construction de cette ligne fut commencée le 13 juillet 1913, par le réparateur J. A. Thorne, avec une équipe de quatorze hommes. L'ouvrage fut commencé à Skidegate, et l'ancienne ligne de téléphone entre Skidegate et la station de télégraphie sans fil de la Point-Dead-Tree, de 7 milles de longueur, fut entièrement reconstruite, car elle avait été construite d'une manière temporaire seulement, en premier lieu. Les travaux progressèrent d'une manière satisfaisante et la ligne fut entièrement terminée le 6 novembre 1913. A part la ligne principale de la ville de Reine-Charlotte jusqu'à Tow-Hill, une distance de 109 milles, on a construit un bout de ligne de 7 milles de longueur sur l'île Moresby, pour raccorder la baie Shingle avec l'établissement de pêcheries " British Columbia ", situé sur la baie Aliford; un câble sera posé plus tard pour raccorder les deux îles. Des bureaux de télégraphe ont été installés à la ville de Reine-Charlotte, à la station de radiotélégraphie de Dead-Tree-Point, à Queenston et à Massett; des téléphones ont été installés aux endroits suivants: Baie Chingle, Baie Afliford, Old-Skidgate, Ti-Ell-River, Gold-Creek, lac Mirror, Graham-Centre, Nadu, Woden, Delkatlah, et Tow-Hill. Des instruments de téléphone ont aussi été posés dans tous les bureaux de télégraphe mentionnés.

Construction de la ligne de téléphone Lillooet-Lytton.—La construction de cette ligne de téléphone, de 47 milles de longueur, fut commencée le 4 août, par le contremaître S. A. MacFarlane, avec une équipe de 10 hommes. L'ouvrage fut poussé vigoureusement et la ligne fut terminée le 9 octobre. Des instruments de téléphone furent placés à Lytton et Lillooet et à cinq *ranches* intermédiaires, le long du chemin public.

Système de la Colombie-Britannique et du Yukon, généralement.—Les différents districts de la Colombie-Britannique furent réorganisés et placés sous mon contrôle le 1er septembre. Des surintendants de district locaux furent nommés avec juridiction sur les districts suivants:

Lignes de l'Ile Vancouver, comprenant la ligne de l'île Vancouver à la rivière Campbell, et la ligne de White-Cliff à Newport; M. Wm. Dee, surintendant de district, avec bureau à Victoria, C.-B.

Ashcroft à Aldermere, comprenant les embranchements Bella-Coola, Lillooet, Lytton, lac Stewart, Horse-Fly et Baskerville,—M. C. E. Gooding, surintendant de district, avec bureau à Ashcroft, C.-B.

Prince-Rupert à Telkwa, Smithers à Atlin, y compris les embranchements de Stewart et de Port-Simpson,—M. F. W. Dowling, surintendant de district avec bureau à Prince-Rupert, C.-B.

Les lignes d'Okanagan, comprenant les sections Golden-Windermere et Nakusp-Edgewood,—M. W. H. Stevens, surintendant de district avec bureau à Kamloops, C.-B.

J'inclus aussi l'état annuel du revenu et du nombre de messages transmis, pour le système du Yukon, et qui indique une augmentation satisfaisante pour l'année 1913-14.

Afin de démontrer le progrès de la colonisation dans ces endroits et l'utilité de ces lignes, je me permets d'attirer votre attention sur le nombre des messages transmis et le revenu de l'année 1907-08, comparés à l'année 1913-14.

En 1907-08, le nombre total des messages transmis a été de 42,307, avec un revenu de $80,440.96; en 1913-14, le nombre des messages a été de $131,723 avec un revenu de $155,494.08.—La manière prompte et efficace avec laquelle tous ces messages ont été expédiés sur un fil simple, indique mieux que tout autre argument, les hautes capacités du personnel des opérateurs et des gérants de réseaux, ainsi que l'intérêt qu'ils portent au bon fonctionnement du système.

Votre bien dévoué,

J. T. PHELAN,

Surintendant.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

LIGNE PRINCIPALE ASHCROFT-DAWSON.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1913 et le 31 mars 1914.

Bureaux.	Exercice financier 1912-13.			Exercice financier 1913-14.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages.				Recettes.	
							Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Ashcroft, C.-B.	31,819	39,821	32,001 95	39,685	51,648	34,306 58	7,866	11,827			2,304 58	
Aldermere, C.-B.	1,477	1,173	1,349 76	1,110	840	1,007 32			367	333		342 44
Ander, C.-B.	175	124	67 66	99	74	52 46			76	50		15 20
Atlin, C.-B	815	593	1,899 88	985	706	2,264 67	170	113			364 79	
Big-Salmon, T.Y.	28	29	57 14	58	36	114 35	30	7			57 21	
Blackwater, C.-B-	4,512	3,949	1,975 61	11,697	9,806	8,594 85	7,185	5,855			6,619 24	
Bobtail-Lake, C.-B.	65	38	53 21	104	62	61 90	39	24			8 69	
Frontière, T. Y.	2,153	1,899		2,102	1,593				51	306		
Bulkley- Summit, C.-B				592	435	900 32	592	435			900 32	
Burns'-Lake, C.-B.	510	393	468 97	394	349	464 75			116	44		4 22
Carcross, T.Y	507	450	1,129 78	289	279	329 10			218	171		800 68
Carmacks, T.Y	15	13	26 05	246	199	410 36	231	186			384 31	
Choates, C.-B.				13	3	11 33	13	3			11 33	
Clinton, C.-B.	2,068	1,769	1,086 61	2,255	1,916	1,354 23	188	147			267 62	
Coffee-Creek, T.Y.	52	45	22 65	120	67	150 45	68	22			127 80	
Dawson, T.Y.	5,801	5,170	28,284 62	6,235	5,554	29,976 13	434	374			1,691 51	
Decker-Lake, C.-B.				551	313	581 96	551	313			581 96	
Dougherty's, C.-B.	97	92	29 07	109	90	29 60	12			2	10 53	
Echo-Lake, C.-B.	6	2	10 96	9	6	16 70	3	4			5 74	
Huitième Cabine, C.-B.	14	6	28 20	4	3	5 61			10	3		22 59
Cinquième Cabine, C.-B.	97	123	98 18	76	41	59 65			21	82		38 53
Première Cabine, C.-B.	13	4	8 69	23	12	14 51	10	8			5 82	
Fort-Fraser, C.-B.	288	237	236 82	2,977	2,243	3,264 54	2,689	2,006			3,027 72	
Fort-Selkirk, T.Y	216	178	221 58	164	144	234 15			52	34	12 58	
Forty-Mile, T.Y.	292	218	400 26	224	175	219 97			68	43		180 29
Quatrième Cabine, C.-B.	42	41	31 52	31	73	17 29			11	18		14 23
Fraser-Lake, C.-B	981	786	853 50	134	147	199 01			847	639		654 49
Ranch de l'Etat, C.-B.	280	188	302 40	115	23	139 05			165	115		163 35
Hat-Creek, C.-B.	3		1 00	225	203	91 40	222	203			90 40	
Hazelton, C.-B.	5,826	5,504	7,081 24	3,418	2,984	3,906 41			2,408	2,420		3,174 83
Hootalinqua, T.Y.	78	58	76 20	105	83	48 89	27	25				27 31
Iskoot, C.-B.	2	2		1		2 00			2	2	2 00	
Kispiox, C.-B.	65	86	43 76	65	72	53 51				14	9 75	

Lower Laberge, T.Y.	149	122	211 31	157	121	121 55	8			1		79 76
Lynes, C.-B.	123	101	48 50	129	83	58 45	6			18	9 95	
Moffat's, C.-B.	50	38	17 61	63	13	36 06	13			25	18 42	
Moricetown, C.-B.	159	69	128 03	112	96	79 93		27	47			48 10
Nahlin, C.-B.	18	6	6 73	51	38	30 36	33	32			23 63	
Nakina, C.-B.	3	3		12	15	15 67	9	12			15 67	
Nechacco, C.-B.	283	270	268 68	332	251	290 97	49			19	22 29	
Neuvième Cabine, C.-B.	21	11	36 45	33	14	83 56	12	3			47 11	
North Buckley, C.-B.				30	21	16 49	30	21			16 49	
Ogilvie, T.Y.	113	61	58 28	123	34	55 47	10			27		2 81
59 Mile-House, C.-B.	102	82	31 23	72	41	25 71			30	38		5 52
70 "	81	47	32 59	274	167	203 78	193	120			171 19	
74 "	58	71	10 10	103	105	30 86	45	34			20 76	
83 "	170	142	45 80	171	104	62 90	1			38	17 10	
100 "	80	62	43 54	209	115	86 52	129	53			42 98	
105 "	132	125	81 07	270	160	118 44	138	35			37 37	
108 "				14	6	12 28	14	6			12 28	
115 "	589	348	262 03	443	261	165 18			146	87		96 85
122 "	56	39	17 48	126	72	52 69	70	33			35 21	
134 "	92	100	36 15	74	69	35 82			18	31		1 33
141 "	199	143	94 72	356	262	218 86	157	119			124 14	
150 "	1,987	1,757	1,187 99	2,454	1,977	1,508 78	467	220			320 79	
153 "				66	90	38 01	66	96			38 01	
158 "	87	97	55 06	100	66	51 49	13			31		3 57
Quesnel, C.-B.	4,319	3,949	3,278 26	4,640	4,432	3,771 11	321	483			492 85	
Rowed's, C.-B.				20	6	22 75	20	6			22 75	
Deuxième Cabine, C.-B.	49	31	43 65	23	14	15 80			26	17		27 85
Septième Cabine, C.-B.	6	10	10 20	17	4	10 85	11			6	0 65	
Shepherd's, C.-B.	54	32	19 10	22	15	14 77			32	17		4 33
Shesley, C.-B.	41	28	42 61	34	23	27 51			7	5		15 10
Sixième Cabine, C.-B.	4	11	1 77	18	18	32 19	14	7			30 42	
Smithers, C.-B.				111	95	119 77	111	95			119 77	
Soda-Creek, C.-B.	1,179	998	524 56	1,299	988	610 62	120			10	86 06	
South-Bulkley, C.-B.	366	234	307 38	157	105	195 64			209	129		111 74
Stella, C.-B.	202	174	188 08	597	391	670 26	395	217			482 18	
Stewart-River, T.Y.	233	159	316 27	262	178	317 89	29	19			1 62	
Stuart-Lake, C.-B.	57	67	89 86	190	141	285 86	133	84			196 00	
Tagish, T.Y.	1	2	0 50	8	9	6 88	7	7			6 38	
Tantalus, T.Y.	80	72	186 45						80	72		186 45
Telegraph-Creek, C.-B.	339	347	808 70	359	400	746 85	20	53				61 85
Telkwa, C.-B.	1,693	1,475	1,962 91	1,957	1,899	2,564 00	264	424			601 09	
Troisième Cabine, C.-B.	20	24	10 23	14	9	15 96			6	15	5 73	
25 Mile Cabin, C.-B.	0	1		1	0	0 25	1			1	0 25	
White-Horse, T.Y.	2,214	2,388	4,999 33	3,016	3,359	8,628 78	802	971			3,629 45	
White River, T.Y.				210	157	250 03	210	157			250 03	
Windt's, C.-B.	44	60	33 34	43	25	31 05			1	35	7 71	
Yorston's, C.-B.	114	229	42 41	92	116	45 80			22	113	3 39	
Yukon Crossing, T.Y.	105	87	116 15	94	81	75 82			11	6		40 33
Totaux	73,968	76,963	93,492 41	93,173	96,832	110,762 27	24,251	24,886	5,046	5,017	23,393 61	6,123 75

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT HAZELTON—PRINCE-RUPERT.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1913 et le 31 mars 1914—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1912-13.			Exercice financier 1913-14.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages.				Recettes.	
							Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Bostrom's, C.-B.	7	3	4 75						7	3		4 75
Cassiar, C.-B.	42	36	88 60	41	47	63 58		11	1			25 02
Cedarvale, C.-B.	79	65	48 90	77	74	60 04		9	2		11 14	
Copper-River, C.-B.	120	94	75 04	76	61	44 77			44	33		30 27
Digby-Island, C.-B.	1,690	1,079		1,354	1,012				336	67		
Georgetown, C.-B.	37	50	113 10	49	57	123 95	12	7			10 85	
Graveyard-Pt, C.-B.	33	18	41 75	37	32	54 22	4	14			12 47	
Hardscrabble, C.-B.	103	83	78 84						103	83		78 84
Haysport, C.-B.	768	660	1,103 25	745	577	1,081 47			23	83		21 78
Hole-in-Wall, C.-B.	50	38	38 57	8	2	3 40			42	37		35 17
Inverness, C.-B.	108	87	120 26	101	91	106 09		4	7			14 17
Kitselas, C.-B.	509	451	329 53	309	260	269 19			200	191		60 34
Kitsumkalum, C.-B.	469	413	298 70						469	412		298 70
Kitwangar, C.-B.	249	229	191 60	223	137	186 47			26	92		5 12
Lorne-Creek, C.-B.	74	68	53 75	52	47	45 41			22	21		8 34
McHugh's, C.-B.	21	11	19 75	5	4	1 40			16	7		18 35
New-Hazelton, C.-B.	3,363	3,208	4 738 19	2,288	2,107	2,812 15			1,075	1,101		1,926 04
North-Pacific, C.-B.	48	53	74 88	63	45	95 79	15			8	20 91	
Pacific (Nicholl), C.-B.	83	83	34 58	71	43	59 25			12	40	24 67	
Port-Edward, C.-B.	21	18		58	56	34 80	37	37			34 80	
Port-Essington, C.-B.				124	150	143 92	124	150			143 92	
Port-Simpson, C.-B.	481	396	535 37	439	366	443 14			52	30		92 23
Prince-Rupert, C.-B.	18,766	17,642	26,844 15	17,247	15,763	24,716 06			1,519	1,879		2,128 09
Telegraph-Point, C.-B.	35	26	25 41	20	14	30 23			15	12	4 82	
Terrace, C.-B.	43	48	49 76	573	510	496 23	530	462			446 47	
Van-Arsdol, C.-B.	212	132	127 34						212	132		127 34
Totaux	27,421	24,992	35,036 07	23,960	21,455	30,871 56	722	694	4,183	4,231	710 05	4,874 56

LILLOOET—PIONEER.

Coronation, C.-B.	65	23	18 25	187	51	85 40	122	28			67 15	
Fairhaven, C.-B.	30	10	8 25	142	60	48 03	112	50			39 78	
Golden Dream, C.-B.				7	7	13 25	4	7			13 25	
Hansens, C.-B.				21	8	15 50	21	3			15 50	
Mission-Landing, C.-B.	17	5	3 25	0	1				17	4		3 25
Pioneer, C.-B.				51	0	26 25	51				26 25	
Portage, C.-B.	3	2	1 50	89	64	46 91	86	62			45 41	
Seton-Lake, C.-B.	291	216	56 50	1,000	889	615 00	709	673			558 50	
Tyanghton, C.-B.	33	9	8 25	114	34	38 00	81	25			29 75	
Wayside, C.-B.				52	1	26 50	52	1			26 50	
Totaux	439	265	96 00	1,660	1,110	914 84	1,238	849	17	4	822 09	3 25

LILLOOET LYTTON.

Dickeys, C.-B.				0	3	16 25	0	3			16 25	
Halfway House, C.-B.				35	38	22 50	35	28			22 50	
Jones, C.-B.				0	4	16 25	0	4			16 25	
Lochores, C.-B.				5	10	15 00	5	10			15 00	
Lytton, C.-B.				408	233	103 85	408	233			103 85	
McCarty, C.-B.				4	5	11 25	4	5			11 25	
Mahers, C.-B.				6	8	16 25	6	8			15 25	
Ruddocks, C.-B.				1	14	14 00	1	14			14 00	
Totaux				459	315	214 35	459	315			214 35	

150 MILE HOUSE—QUESNEL FORKS.

Harper's-Camp, C.-B.	191	174	190 87	332	283	207 33	141	109			17 33	
Hydraulic, C.-B.	130	133	107 10	37	80	27 57			93	53		79 53
Quesnel-Forks, C.-B.	330	264	215 97	343	242	239 79	13			22	23 82	
Roses, C.-B.				14	17	15 51	14	17			15 51	
Wiggins, C.-B.				19	17	14 91	19	17			14 91	
Totaux	651	571	513 07	745	639	505 11	187	143	93	75	71 57	79 53

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

TERRACE—STEWART.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1913 et le 31 mars 1914—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1912-1913.			Exercice financier 1913-1914.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages.				Recettes.	
							Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Aiyansh, C.-B.	86	83	80 37	162	121	201 34	76	38	....	....	120 97	....
Alice-Arm, C.-B.	72	56	81 91	52	49	48 46	....	....	20	7	....	33 45
Anyox (Goose-Bay), C.-B.	566	443	1,114 72	1,284	1,044	2,689 02	718	601	....	....	1,574 30	....
Maple-Bay, C.-B.	....	....	....	6	3	9 35	6	3	....	....	9 35	....
Rosswood, C.-B.	12	6	7 66	43	46	31 44	30	40	....	....	23 78	....
Stewart, C.-B.	804	747	1,511 04	669	549	1,255 73	....	....	135	198	....	255 31
Swamp-Point, C.-B.	....	....	....	1	0	22 83	1	0	....	....	21 83	....
Totaux	1,541	1,335	2,795 70	2,217	1,812	4.257 17	831	682	155	205	1,750 23	288 76

HOOTLINQUA LIVINGSTONE-CREEK.

Livingstone-Creek, T.Y.	22	11	23 70	45	15	47 50	23	4	....	....	23 80	....
Mason's-Landing, T.Y.	....	....	....	1	....	....	1	....	....	....	....	....
Totaux	22	11	23 70	46	15	47 50	24	4	....	....	23 80	....

LIGNE DE L'ILE DE LA REINE.

Dead Tree-Point, C.-B		Cette ligne fut ouverte en oct. 1913.		231	290	80 47					
Delkatla-Point, C.-B				3	1	8 25					
Ferguson, C.-B				3	0	10 75					
Graham-Centre, C.-B				b6	10	27 13					
Indian-Village, C.-B				13	11	12 59					
Lawn-Hill, C.-B				7	6	4 68					
Massett, C.-B				197	182	187 25					
Meyer-Lake, C.-B						7 50					
Miller-Creek, C.-B						85					
Nadu, C.-B				3	6	10 75					
Queen Charlotte City, C.-B				95	96	129 83					
Queenstown, C.-B				242	99	103 01					
Skidegate, C.-B				15	32	30 90					
Tl.-Ell, C.-B				7	6	5 50					
Tow Hill, C.-B				20	3	20 96					
White-Creek, C.-B						1 25					
Woden, C.-B				17	14	28 05					
Totaux				769	756	669 72					
Moins les montants payés pour la T.S.F.						349 35					
Revenu net						320 37					

150 MILE HOUSE—BELLA-COOLA.

Alexis-Creek, C.-B	17	6	7 25	230	133	183 45	213	127			176 20
Atnarko (Moshers), C.-B				51	24	39 12	51	24			39 13
Bayliff's, C.-B	2	1	6 04	38	17	64 01	36	16			58 87
Beaumont, C.-B				2	0	3 75	2	0			3 75
Becher, C.-B	49	50	30 87	310	363	264 97	261	313			234 10
Bella-Coola, C.-B	98	74	167 19	659	545	1,113 29	561	471			946 10
Borlands, C.-B				8	12	13 90	8	13			13 90
Canoe Crossing, C.-B				2	5	2 05	2	5			2 05
Chilanco-Forks, C.-B				4	1	44 00	4	1			44 00
Four Mile Creek, C.-B											
Hanceville, C.-B	22	22	17 67	153	109	179 57	131	87			161 90
Kluna-Kluna, C.-B	7	1	5 78	48	42	42 84	41	41			37 06
Lees, C.-B	16	8	12 92	137	65	195 36	121	57			182 44
Lownes, C.-B				17	4	29 20	17	4			29 20
Martins, C.-B				1	2	6 60	1	2			6 60
Marvins, C.-B						12 50					12 50
Onward-Ranch, C.-B	1		1 05	118	153	119 00	117	153			118 45
Pypers, B.-C				1	2	6 35	1	2			6 35
Tatla-Lake, C.-B	0	1		9	13	42 34	9	12			42 34
William's-Lake, C.-B	1	2	1 15	26	65	58 25	25	62			57 10
Youngs, C.-B						5 00					5 00
Totaux	213	165	249 92	1,814	1,554	2,426 95	1,601	1,389			2,177 03

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

QUESNEL-BARKERVILLE.

ÉTAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1913 et le 31 mars 1914—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1912-13.			Exercice financier 1913-14.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages.				Recettes.	
							Augmentation.		Diminution.		Augment.	Dimin.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
EMBRANCHEMENT BARKERVILLE.												
Barkerville, C.-B.	884	881	885 76	733	715	530 11	....	....	151	160	....	325 65
Cottonwood, C.-B.	112	134	47 85	75	60	36 90	....	....	37	74	....	10 95
Locke's, C.-B.	30	44	14 25	2	3	8 54	....	....	28	41	....	5 71
Stanley, C.-B.	287	185	273 04	286	205	359 11	....	20	1	....	86 07	....
Wingdam, C.-B.	110	108	58 50	76	93	106 05	....	....	34	15	17 55	....
Totaux	1,423	1,352	1,249 40	1,172	1,076	1,040 71	....	20	251	296	133 62	342 31

NORTH-SYDNEY, C.-B., N.-E., 31 mars 1914.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Si l'on excepte quelques réparations aux chaudières et une nouvelle cheminée, il n'y a pas eu beaucoup de travaux de réparations sur le bateau, pendant l'année dernière.

Voici un sommaire de l'ouvrage que nous avons fait et des longueurs de câble qu'il nous a fallu réparer.

1913—

1er au 21 avril.—Réparation des chaudières à Halifax.
21 " Départ pour réparer le câble des îles de la Madeleine.
22 " Arrivée à North-Sydney.
23 " Ravitaillement de charbon et départ pour le lieu des réparations.
24 et 25 " Réparations au câble des îles de la Madeleine.
26 au 29 " Réparations du câble de l'île Saint-Paul.
30 " Réparations des chaudières à North-Sydney.
1er et 2 mai.—Réparations temporaires au Petit-Bras-d'Or.
3 et 4 " North-Sydney. Brouillard et pluie.
5 " Réparations du câble de l'île Scatari.
6 " Réparations permanentes au Petit-Bras-d'Or.
7 " Départ pour réparer le câble de l'île d'Entrée.
8 et 9 " Réparations du câble de l'île d'Entrée.
10 au 16 " Réparations du câble de l'île Bryon.
17 " Trajet à Gaspé.
18 " Arrivée à Gaspé.
19 " Approvisionnement d'eau au quai Sandy-Beach.
20 " Examen du câble, à bord.
21 au 23 " Réparations du câble de la Pointe-Sud-Ouest.
24 au 27 " Réparations au câble de la Longue-Pointe.
28 et 29 " Transport du réparateur Bourget de Lac-Salé à Gaspé.
30 " Départ pour Heath-Point.
31 " Réparations aux instruments, à la batterie, etc., à Heath-Point.
1er juin.—Arrivée à North-Sydney.
2 " Prise de charbon.
4 " Prise d'eau.
5 " En route pour Burgeo, Terre-Neuve.
5 au 17 " Réparations du câble Burgeo-Rameau.
18 " En route pour réparer le câble Caribou de l'île Wood.
19 au 2 juillet.—Réparations de ce câble.
3 " A Pictou, N.-E.
4 " Départ pour Halifax.
5 " Arrivée à Halifax.
6 au 19 sept.—A Halifax.
20 " Prise de charbon.
22 " Tempête, vent du sud-est.
23 " Départ pour réparer le câble des îles de la Madeleine.
24 " Arrivée à North-Sydney.

25 et 26 sept.—Réparations du câble des îles de la Madeleine.
27 " Déchargement de charbon à la station de la Baie St-Laurent.
28 au 1er oct.—A North-Sydney.
2 " Départ pour Halifax.
5 " Arrivée à Halifax.
6 oct. au 18 nov.—A Halifax.
19 " Départ pour réparer le câble de l'île Bryon.
20 " Arrivée à Port-Hawkesbury.
21 " Vents violents, nous restons à Hawkesburey.
22 " Continuation du voyage.
23 " Arrivée à Grosse-Ile.
24 et 25 " Réparations du câble de l'île Bryon.
26 " Arrivée à North-Sydney.
27 " Prise de charbon.
28 " Départ pour Halifax.
29 " Arrivée à Halifax.
15 et 16 déc.—Câble reçu du bateau *Kanowa*.
17 déc. au 5 janv.—Enroulement et expédition de 20¾ nœuds de câble.
8 " Départ pour réparer le câble de Grand-Manan.
9 " Arrivée à Seal-Cove, N.-B.
10 " Visite à bord, de M. Parker, surintendant de district.
12 " Réparations du câble.
13 " Nous nous mettons à l'abri à Welchpool.
14 " Sortie pour aller au secours du bateau *Cobequet*.
15 " Réparation du câble.
16 " Départ pour East-Port.
17 " Réparations à la cheminée.
18 et 19 " Tempêtes.
20 " Départ pour Halifax.
22 " Arrivée à Halifax.
26 au 23 mars.—Pose d'une nouvelle cheminée.
23 au 31 " A Halifax.

LONGUEURS DE CÂBLES SOUS-MARINS.

Date.	En eau profonde.	Nœuds.	Nœuds.
1913			
1er avril..	Câble en main.....	....	18·39
24 " ..	Réparations des îles de la Madeleine, câble relevé	....	1·28
	" " " câble posé	1·13	
11 " ..	Envoyé à la Colombie-Britannique	1·00	
26 " ..	Réparations de l'île St. Paul; posé	·80	
	" " condamné	·06	
28 " ..	" " relevé	....	·15
29 " ..	" " posé	1·85	
19 mai. ..	" de l'île Bryon, relevé	....	4·63
	" " posé	9·18	
23 " ..	" du câble de la Pointe Sud-Ouest, relevé	....	·47
	" " " posé	2·43	
27 " ..	" " Longue-Pointe, relevé	....	·50
	" " " posé	1·00	
17 juin....	" " Burges, Terre-Neuve, posé	1·38	
19 " ..	Câble Caribou, île Wood, relevé	. ...	8·69
2 juill....	" " posé	1·81	
25 nov. ..	Réparations du câble de l'île Bryon, relevé	....	·97
	" " " posé	1·07	
15 déc....	Reçu du bateau *Kanawa*	....	42·00
1914			
5 janv...	Envoyé à la Colombie-Britannique	20·75	
15 " ..	Réparations du câble de Grand-Manan, relevé	....	1·71
	" " " posé	1·95	
31 mars..	Câble en mains	34·38	
		78·79	78·79

CABLE D'ATTERRISSEMENT EN MAIN.

1913			
1er avril..	Câble en main	....	2·24
5 mai....	Réparations du câble de l'Ile Scatari, posé	·10	
1914			
31 mars ..	Câble en main	2·14	
		2·24	2·24

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre dévoué,

A. B. McDONALD,

Electricien du steamer "Tyrian".

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1913-14.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, le 22 juin 1914.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Durant la dernière année, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $22,190.52; le montant total est de $270,639.34, au lieu de $248,448.82 pour l'année précédente.

La perception des recettes accuse une augmentation de $8,769.86, offrant un total de $255,657.52, comparé à $246,887.66 pour l'année précédente.

Le revenu provenant des glissoirs et estacades a été de $76,883.53, ou $31,889.28 de moins que durant l'année précédente.

La perception a été de $76,883.22, ou $33,225.12 de moins que durant le terme précédent.

Les redevances non perçues pour droits de glissoirs et d'estacades, ont été augmentées de 31 centins.

Les bassins de radoub ont rapporté $61,489.80 ou $13,562.29 de plus que durant le dernier exercice.

Les loyers perçus, les ventes se sont élevés à $117,284.50 ou $28,432.69 de plus que l'année précédente.

Après avoir indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vous soumets, ci-joints, les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits accrus forment un total de $24,580.38; $18,348.40 de moins qu'en 1912-13.

Le nombre de billots descendus par les glissoirs et estacades a été de 3,989,283, ou 370,997 de moins que l'année précédente.

Il n'a pas passé de bois carré.

Des droits accrus dans ce district, tous ont été perçus à l'exception de $25.31.

Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $9,145.44; on verra dans l'état n° 2 ci-dessous, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Voir les détails aux états nos 1 et 3 ci-annexés.

Etat de comptes du district d'Ottawa.

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1914.	$24,580 38
Droits non payés le 31 mars 1913.	9,120 13
	$33,700 51
Droits perçus.	24,555 07
Impôts en souffrance le 31 mars 1914.	$ 9,145 44

Cette balance est composée comme suit:—

Droits accrus en	1889-90	$ 6,903 05
" "	1890-91	28 42
" "	1892-93	379 80
" "	1896-97	196 71
" "	1903-04	637 37
" "	1911-12	723 63
" "	1912-13	251 15
" "	1913-14	25 31
		$ 9,145 44
Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1889, alors que le ministère prit charge de la perception		$56,805 65

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes dues avant le 1er juillet 1889, non perçues le 31 mars 1914.

N° 2.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçus le 31 mars 1914.

N° 3.—Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 31 mars 1914.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

A l'exception de trois montants s'élevant à $1,028.57, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa, a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item qui devront être oubliés.

La contradiction qui semble exister entre le fait qu'il n'existe qu'une petite différence entre le nombre de billots qui ont passé par ces ouvrages au cours de l'année 1913-14 et de l'année précédente, tandis qu'il y a une grande différence dans le revenu, $18,348.40 de diminution pour l'année dernière, demande une explication.

Sur la rivière Ottawa, y compris l'estacade des Cheneaux, la diminution en 1914 n'a été que de $125.08; sur la rivière Gatineau, elle n'a été que de $222.43, ce qui indique que le nombre de billots flottés sur ces rivières a été à peu près le même que l'année précédente. La grande diminution s'est fait sentir sur les cours d'eau subsidiaires, où, à l'exception de la rivière Dumoine, les taux sont plus élevés, et se résume comme suit: rivière Petawawa, $12,526.30; Madawaska, $207.83; Coulonge, $244.60; Dumoine, $52.43; rivière Noire, $4,971.55; chacune de ces rivières a rapporté moins qu'en 1912-13.

Sur la différence totale de $18,348.40, les rivières Petawawa et Noire accusent à elles seules $17,497.85, ce qui laisse moins de $1,000 à distribuer sur les autres sources de revenu du district d'Ottawa.

Le manque d'eau pour flotter les billots a été la cause de cette diminution sur la rivière Petawawa, bien que M. J. R. Booth ait retenu à dessein un grand nombre de ses billots sur la Petawawa ainsi que sur la rivière Noire, ce qui, pour cette dernière rivière, a été une des grandes causes de la diminution.

Si je comprends bien le cas, les ouvrages de la *Upper Ottawa Improvement Co.*, sur la rivière Ottawa, devinrent tellement congestionnés en 1912, par les billots de M. Booth, que celui-ci consentit à n'en flotter aucun pendant l'année 1913, à part ceux qui étaient déjà sur le cours d'eau principal, afin de permettre aux autres propriétaires d'obtenir leurs billots qui avaient été retenus par l'accumulation des billots de M

Booth. Le résultat de cette entente fut que la plus grande partie du bois qui passa par l'estacade des Cheneaux et les ouvrages de la rivière Ottawa, avait déjà été flottée sur les rivières subsidiaires ou faite sur le cours d'eau principal.

Bien que la perspective pour l'année courante soit très décourageante, à cause du manque d'eau provenant de l'absence de neige l'hiver dernier et de pluies ce printemps, je m'attends à une augmentation qui va porter le revenu à son chiffre normal. Cependant, à la date de ce rapport, on craint que, s'il n'y a amélioration très prochainement, deux des plus grands industriels n'aient à fermer leurs moulins, l'eau étant si basse que les billots ne pourront être amenés en temps pour les approvisionner.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu de ce district a été de $50,009.66, ou $11,036.25 de moins qu'en 1912-13.

Les perceptions se sont élevées à $50,025.66, soit $10,991.25 de moins qu'en 1912-13.

Droits accrus en 1909-10 et non perçus, $3,709.62. Il y a aussi un petit compte de l'année dernière, se montant à $5, qui n'a pas été payé. A l'exception de ces $3,714.62, tous les droits accrus dans ce district depuis que j'en ai pris charge en 1892, ont été perçus.

Le montant en souffrance des droits accrus avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49, et devrait être biffé pour les raisons données dans l'état n° 6 ci-joint.

La quantité de pièces de bois de toutes les espèces, qui ont passé dans les ouvrages, est de 5,760,283, soit 1,541,897 pièces de moins que l'année précédente.

La diminution du revenu dans ce district est une cause de désappointement et provient principalement de deux causes, l'une d'elles est la politique défendant l'exportation du bois de pulpe coupé sur les terres de la Couronne, qui a obligé une des compagnies de Trois-Rivières à se confiner à la coupe du bois pour madriers, planches, etc. D'où il résulte que nous avons perdu le revenu que rapportait autrefois la grande quantité de bois de pulpe qui y était faite. L'autre cause provient de ce que la fabrique de papier la plus considérable située sur la rivière, a fait de telles améliorations qu'elle a employé le terrain dont elle se servait auparavant pour emmagasiner le bois destiné à être employé pendant l'hiver. En conséquence, cette fabrique a dû retenir une très grande quantité de bois dans les petits cours d'eau et a été obligée d'acheter du bois partout où elle a pu en trouver l'hiver dernier. Cependant les nouveaux chantiers d'emmagasinement de cette fabrique sont maintenant prêts, et je m'attends à une augmentation considérable, de ce chef, pour cette année.

En général, la perspective de revenus sur le Saint-Maurice, n'est guère encourageante pour le présent. Tous les rapports reçus indiquent une grande rareté d'eau et, à moins que les pluies abondantes ne tombent dans le nord, plusieurs moulins n'auront pas assez de billots pour la saison.

Les moulins de Trois-Rivières ont été pratiquement inactifs jusqu'au 15 courant, et les estacades sont absolument vides. Depuis 25 ans, c'est la saison la plus décourageante que je me rappelle, parce que l'eau n'a jamais été si basse pendant tout le printemps, et il n'y a pas apparence d'amélioration.

Il n'y a pas de doute que les billots flottant sur le cours d'eau principal seront disponibles cette saison, mais sur les petits cours d'eau, il n'y a pas de barrages-réservoirs, la rareté de l'eau rend le flottage des billots très douteux, et comme ceux-ci sont en grande partie sur ces cours d'eau, il n'y aura pas lieu d'être surpris si le revenu diminue sérieusement cette année dans ce district.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district se chiffrent seulement à $12, soit $1,435 de moins que l'année précédente. Tous ont été perçus.

Les impôts en souffrance le 31 mars 1913 forment un montant de $3,556.89, $3,521.19 devraient être biffés, suivant un jugement de la cour d'échiquier; la balance,

$35.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur étant un homme complètement insolvable lors de son décès. Les détails sont contenus dans l'état n° 7 ci-joint.

Il peut paraître au moins très curieux que les droits perçus dans ce district ne s'élèvent qu'à la somme insignifiante de $12, si on le compare à plus de $1,400 pour l'année précédente.

Les ouvrages de Burleigh-Falls, qui consistent en un barrage et en des quais de côté, et qui sont la principale source de notre revenu dans ce district, ont été très endommagés au printemps de 1912. Du bois fut acheté et des réparations furent faites pour exécuter les réparations voulues dans l'automne de la même année, mais l'eau se maintint si haute pendant cet automne et l'hiver suivant, qu'il fut impossible de faire les plus petits progrès avec ces travaux. L'inondation du printemps de 1913 emporta les restes du barrage et un des quais de côté. La partie des ouvrages qui fut laissée fut de peu d'utilité aux marchands de bois, et aucuns droits ne furent chargés, de peur qu'il n'y eut ensuite des contre-réclamations pour dommages et perte de temps dus à l'absence des ouvrages.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Les droits accrus durant l'année terminée le 31 mars dernier, se sont élevés à $2,281.49, soit $1,069.63 de moins que l'année précédente. Tous les droits ont été perçus.

Cette diminution de $1,069.63 dans ce district provient de ce qu'une des plus importantes compagnies, qui faisait passer autrefois ses billots dans l'estacade du Saguenay, les amène maintenant à son moulin par le chemin de fer Ha-Ha-Bay et Saguenay, au lieu de les flotter sur la rivière Saguenay.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes provenant de ce bassin ont été de $21,253.24, soit une augmentation de $11,689.28 sur l'nnée précédente. Un compte non perçu, de $403, contre le ministère du Service naval, n'est pas compris dans ce montant. (Voir état n° 8.)

Le bassin fut occupé pendant 162 jours, dont 37 jours par les vaisseaux de Sa Majesté et du gouvernement canadien. Vingt-cinq vaisseaux, ayant un tonnage de 57,210 tonnes, ont fait usage du bassin.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $1,971.12 de plus qu'en 1912-13, étant $30,334.67. (Voir état n° 9.)

Le bassin fut occupé pendant 302 jours, par 21 vaisseaux ayant un tonnage de 34,203 tonnes.

Pendant l'hiver 1913-14, le bassin a été occupé par le steamer *Canada,* le *Lady Evelyn,* la drague *Fruhling,* deux bateaux-phares et une barge à bascule.

BASSIN DE KINGSTON.

Le revenu a été de $10,000.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possession de ce bassin à raison d'un loyer annuel de $10,000 par année.

Loyers.

La perception des loyers accordée par le ministère était autrefois faite par le ministère du Revenu de l'Intérieur.

Les états nos 10 et 12 montrent en détail la condition, au 31 mars 1913, des comptes pris, le 31 mars 1909, au ministère du Revenu de l'Intérieur.

L'état n° 11 expose la condition du compte des ventes de terrain et d'intérêt, pris aussi du Revenu de l'Intérieur, et qui n'a subi aucun changement depuis plusieurs années.

Plusieurs des comptes non perçus sont vieux de plusieures années, d'autres sont sous enquête, et je m'attends à ce que quelques-uns devront être biffés pour des raisons valables.

A part les loyers plus haut mentionnés, le revenu provenant des propriétés du gouvernement est devenu un important item, étant, en 1913-14, de $128,643.90, y compris les ventes et l'intérêt, soit $40,433.40 de plus qu'en 1912-13.

Sur ce montant, $113,929.50 ont été collectés, $6,370.95 ont été biffés pour payer les commissions, les dépenses, les réparations et pour cause de pauvreté, et $19,316.80 étaient encore dus à la fin de l'année.

La plus grande partie de cette augmentation provient des loyers des propriétés de la rue Wellington et des rues adjacentes, expropriées ou achetées pour servir d'emplacement aux nouveaux édifices et du loyer du bureau de poste de Toronto.

Une partie considérable du montant non perçu est retenue par des locataires en attendant le règlement de leurs réclamations ou pour d'autres raisons. J'espère qu'à la fin de l'année toutes ces dettes seront payées, à l'exception, peut-être, de quelques petits comptes.

Le montant non perçu peut paraître considérable, mais l'on ne doit pas oublier qu'il comprend les arrérages de l'année dernière, provenant, en grande partie, des loyers de la rue Sussex, et un paiement de $1,333,34 sur une propriété vendue, à Westminster, C.-B., qui n'est pas encore échu.

Dans le cas des loyers de la rue Sussex, la plupart des édifices, maintenant démolis, étaient vieux et en très mauvaise condition; les locataires se recrutaient parmi la classe pauvre et bien souvent étant affligés par la maladie ou quelque autre malheur, ils se trouvèrent dans l'impossibilité de payer. Nous ne pouvions les expulser et c'est la cause du déficit qui devra être biffé en plusieurs cas.

Quatre agents s'occupent des propriétés de la rue Wellington et je ne prévois aucune perte de ce chef.

La grande augmentation de ce compte a été une surcharge sérieuse pour le bureau, cependant, je suis heureux de pouvoir dire que tout l'ouvrage est fait jusqu'à date.

Etat des loyers perçus et du revenu des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914:—

Loyers des pouvoirs hydrauliques et autres..........	$ 3,355 00
Edifices de la rue Sussex....................	2,309 20
Edifice Egan, rue Wellington, côté sud, Ottawa......	8,001 63
Rue Wellington, côté nord....................	53,248 35
Province de la Saskatchewan..................	5,908 00
Province de l'Alberta......................	560 00
Province du Manitoba......................	441 00
Endroits divers..........................	5,078 00
Sites d'édifices publics....................	1,911 91
Loyer du vieux bureau de poste, Victoria, C.-B......	7,488 32
Ventes et intérêt.........................	7,337 26
Site du bureau de poste de Toronto..............	21,645 83
	$117,284 50

Le tableau suivant du revenu des Travaux publics, pour l'année terminée le 31 mars 1914, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1913, indique, à la première vue, à quels comptes il faut attribuer les augmentations ou les diminutions rapportées plus haut:

—	Année terminée le 31 mars 1914.	Année terminée le 31 mars 1913.	Augmentation, 1914.	Diminution, 1914.
Glissoirs et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	24,580 38	42,928 78	....	18,348 40
District du Saint-Maurice..................	50,009 66	61,045 91	....	11,036 25
District de Newcastle....	12 00	1,447 00	....	1,435 00
District du Saguenay......................	2,281 49	3,351 12	....	1,069 63
Diminution nette	76,883 53	108,772 81	....	31,889 28
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B.......	21,253 24	9,563 96	11,689 28	
Kingston, Ont..............................	10,000 00	10,000 00		
Lévis, Qué.................................	30,334 67	28,363 55	1,971 12	
Augmentation nette, $13,660.40 (dont $98.11 ont été biffés)........	61,587 91	47,927 51	13,660 40	
Loyers et ventes.				
Loyers des pouvoirs hydrauliques.....	3,498 00	3,512 00	....	14 00
Menus travaux publics......................	26 00	26 00		
Autres propriétés publiques...............	128,643 90	88,210 50	40,433 40	
Augmentation nette, $40,419.40........	132,167 90	91,748 50	40,433 40	14 00
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades.......... ..	76,883 53	108,772 81	....	31,889 28
Bassin de radoub..........................	61,587 91	47,927 51	13,660 40	
Loyers et ventes........................... ...	132,167 90	91,748 50	40,419 40	
Augmentation nette, $22,190.52..... .	270,639 34	248,448 82	54,079 80	31,889 28
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades.............	76,883 22	110,108 34	....	33,225 12
Bassins de radoub	61,489 80	47,927 51	13,562 29	
Loyers et rentes............	117,284 50	88,851 81	28,432 69	
Augmentation nette $8,769.86..........	255,657 52	246,887 66	41,994 98	33,225 12

En terminant, j'ai le plaisir de reconnaître que les fonctionnaires, avec qui j'ai été en contact, durant l'année, m'ont toujours montré la plus grande courtoisie et donné un assistance cordiale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDW. T. SMITH,

Percepteur des revenus.

No 1—ETAT des droits de glissoirs et estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 31 mars 1914.

Débiteurs.	Dettes mauvaises ou douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
John Rowan	342 50			342 50	1872–1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873–1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873–1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873–1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874–1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874–1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878.	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello Bros	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1883	"
James Yuhill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882–1883	" mentionné dans le rapport S—38, p. mars 1886.
A. P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 92	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	
The Bronson and Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886–1887	*Estacades des Chaudières. Ces messieurs prétendent qu'ils ont maintenu ces estacades entièrement à leurs propres frais depuis 1881.
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux à Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 juin 1914.

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 2—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et non perçus le 31 mars 1914.

Nom.	Années auxquelles les droits sont dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	....	2,561 69	La questions des droits des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la Commission du Trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronson & Weston Lumber Co	1889-90	2,056 96	....	2,056 96	
Perley et Pattee	1889-90	1,203 26	....	1,203 26	
Wm. Mason et fils	1889-90	167 66	....	167 66	
Pierce et Cie	1889-90	913 48	....	913 48	
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens	1890-91	....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlem. d'un compte qui lui est dû et que l'audit. gén. refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouv.
Bryson et Fraser	1896	....	196 71	196 71	Ont une contre-réclamat. p. trav. exécutés dans les glissairs jusqu'à conc. de cette somme.
J. R. Booth	1903	....	339 27	339 27	Droits de glissoirs de Petewawa en litige.
Hawkesbury Lumber Co	1903	....	298 10	298 10	" " "
Pembroke Lumber Co	1911-2-3	....	1,000 09	1,000 09	Contre-acompte pour construction d'un barrage.
		6,903 05	2,242 39	9,145 44	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 juin 1914.

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 3—Etat des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Muir ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamis été communiquée, que je sache, au percepteur des droits des glissoirs; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 29 juin 1914.

N° 4.—Etat indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

	Pièces.
Bois carré	Aucun.
Billots	3,989,283
Bois d'estacades et de dimension	73,018
Cèdres	6,595
Dormants de chemins de fer	37,059
Poteaux de téléphone	658
Total	4,114,054

Aussi 56,511.73 cordes de bois de pulpe. Recettes, provenant de ces sources, $24,580.38.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 29 juin 1914.

N° 5—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessous mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Ouvrage sur la rivière Ottawa ou sur d'autres rivières—

	Montant.
Rivière Ottawa	$ 2,128 07
Chenaux, estacades	3,910 46
Rivière Petawawa	5,949 84
" Madawaska	61 29
" Coulonge	4,312 75
" Dumoine	148 20
" Noire	2,542 91
" Gatineau	5,525 04
Intérêt	1 82
	$24,580 38

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 juin 1914.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

N° 6—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1914.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Remarques.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie.	1878	469 95		
"	1879	2,110 62		
"	1880	1,696 18		
"	1881	293 69		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu des estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
"	1882	165 80		
"	1884	118 50		
"	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
"	1883	2,173 68		
"	1884	38 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist	1879		2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754 20—Insolvable.
Ritchie Bros.	1886	413 43		
"	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $442.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
G. B. Hall	1890		49 34	Insolvable.
T. E. Normand	1890		42 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron	1891		0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			*14,481 49	
Laurentide Paper Co	1909	3,709 62	3,709 62	
J. H. Dansereau	1913		5 00	Contre-réclamation pour dommages.
			18,196 11	

*Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop, par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnés dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 juin 1914.

N° 7—Etat des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1914.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin & Boyd	1881	59 79		59 79	Insolvable.
Thomson & McArthur.	1880	52 78		52 78	
Jabez Thurston	1882	12 50		12 50	
McDougall & Ludgate.	1879	65 07		65 07	
Bigelow & Trounce	1882 à 1885	216 21		216 21	
R. G. Strickland	1882, '83, '85, '86, et '87	215 08		215 08	
Suc. de feu Geo. Hillard	1877 à 1883 et 1886	354 15		354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, '82, '84, et '89	885 25		885 25	D'apros le jugement rendu par la cour de l'Echiquier, *re* Boyd *vs.* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
J. M. Irwin	1882, '83, '85 et '88	698 45		698 45	
D. Ullyot.	1881 à 1887	547 68		547 68	
Green & Ellis	1881 à '83, '85, '88 et '89—	157 01		157 01	
A. W. Parkin	1884, '85, '88, '90 et '91	65 92		65 92	
Succession Dickson	1883	137 50		137 50	
Alfred McDonald	1888	40 80		40 80	
John Parkin	1889	13 00		13 00	
John Dovey	1894, '95, '96		35 70	35 70	Mort.
		3,521 19	35 70	3,556 89	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 29 juin 1914.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

N° 8—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Nom des navires entrées au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
				$ c.	$ c.	$ c.
SS. Princess Adelaide...... .	3,060	3 avril..	5 avril..	604 00	....	604 00
Sp. Fingal	2,563	8 " ..	8 " ..	200 00	2 40	202 40
SS. Lord Derby.............	3,757	9 " ..	7 juin..	6,696 00	456 80	7,152 80
SS. Princess Charlotte......	3,844	10 juin..	12 " ..	392 20	15 00	407 20
H.M.C.S. Rainbow....	1,911	16 " ..	20 " ..	608 00	Balance.	509 86
Barge Oregon..............	1,314	21 " ..	23 " ..	265 70	1 80	267 50
H.M.S. Shearwater..........	980	23 " ..	27 " ..	204 63	....	204 63
SS. Prince Rupert...........	3,379	2 juillet..	2 juillet..	200 00	......	200 00
SS. Dolaura.................	890	3 " ..	4 " ..	200 00	1 20	201 20
SS. Herakles................	4,340	3 août..	7 août..	654 00	2 40	*678 00
Sp. Ricart de Soler.....	2,631	14 " ..	16 " ..	331 55	5 40	336 95
SS. Prince George...........	3,372	17 " ..	18 " ..	656 00	11 40	667 40
H.M.S. Algerine............	1,100	7 octobre..	23 octobre..	670 68	....	670 68
Sp. Pottallock............. .	2,254	24 " ..	26 " ..	486 00	1 20	487 20
D.G.S Estevan....	....	eau	fournie.	....	34 20	34 20
Cruiser Malaspina...........	392	25 nov..	26 .nov..	319 60	1 80	321 40
H.M.S. Algerine.............	1,100	27 " ..	28 déc..	463 48	....	463 48
SS. Oceano.....	4,657	15 déc..	18 " ..	668 00	2 40	670 40
			1914.			
SS. Prince George..........	3,372	22 " ..	23 janvier..	3,435 00	184 80	3,619 80
SS. Sophia.	2,320	29 janv..	1er février..	574 00	30 60	604 60
SS. Leona....	700	25 fév..	28 " ..	350 00	1 20	351 20
SS. Princess Mary...........	1,717	4 mars..	9 mars..	457 55	13 20	470 75
Cruiser Galiano......	393	10 " ..	12 " ..	400 00	3 00	non payé.
Cable Ship Restorer..........	3,179	16 " ..	19 " ..	676 85	23 40	700 25
SS. Prince Rupert.	3,379	20 " ..	23 " ..	616 00	3 60	619 60
D.G.S. Estevan..............	606	24 " ..	28 " ..	500 00	9 60	509 60
SS. Arna...	....	droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
						21,155 13

* La somme de $21.60 qui avait été perçue de trop a été remboursée.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 juin 1914.

BASSIN DE RADOUB DE LEVIS.

N° 9—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
				$ c.	$ c.	$ c.
SS Lord Strathcona..........	....	Hivernement..	....	200 00	....	200 00
SS. Cascapedia..............	....	"	....	800 00	....	800 00
Drague Galviston	1,271	28 avril......	13 mai.......	1,150 73	....	1,150 73
SS. Waconsta................	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
SS. Waconsta................	3,521	15 mai.......	20 mai........	504 20	52 00	556 20
SS. Lady Grey...............	723	22 "	12 juin.......	1,200 00	3 00	1,203 00
Drague International........	....	Hivernement..	....	600 00	....	600 00
" Progress..............	....	"	....	600 00	....	600 00
Remorqueur Storm King	....	"	....	400 00	....	400 00
" Archie Stewart...	....	"	....	400 00	....	400 00
" Monitor..........	62	23 avril......	28 avril.......	300 00	....	300 00
SS. Cartier..................	632	23 "	28 "	300 00	....	300 00
SS, Wabana..................	....	Hivernement..	....	200 00	....	200 00
Drague International..........	....	....	....	....	171 90	171 90
" Progress..............	....	....	....	....	125 25	125 25
" Ottawa...............	....	....	....	....	3 75	3 75
Romorqueur Storm King.......	....	....	....	....	35 94	35 94
SS. Wabana..................	4,804	13 juin......	28 juillet......	5,604 96	91 85	5,696 81
SS. Colomb..................	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
SS. Crown of Cordova	....	"	....	200 00	....	200 00
SS. Crown of Cordova........	3,472	30 juillet......	18 août.......	1,991 60	14 00	2,005 60
SS. Lady of Gaspé...........	1,189	18 août.......	25 "	622 03	1 00	623 03
Barge Stormont..............	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
SS. Canada	....	"	....	200 00	....	200 00
Barge Stormont..............	1,955	25 août.......	16 sept......	1,733 54	11 00	1,744 54
SS. Colomb..................	559	25 "	16 "	1,000 00	....	1,000 00
SS. Whakatane	5,754	17 "	20 "	895 24	10 40	905 64
SS. Plessis..................	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
SS. Saguenay................	....	"	....	200 00	....	200 00
SS. Montcalm................	1,432	22 mai........	22 juin.	1,509 92	18 00	1,527 92
SS. Champlain...............	522	22 "	22 "	1,200 00	4 00	1,204 00
SS. Saguenay................	2,777	23 sept........	2 octobre. ..	1,044 32	....	1,044 32
SS. Plessis..................	559	17 "	2 " ...	600 00	....	600 00
		1912.	1912.			
Drague Progress..............	376	7 nov.	30 nov........	1,200 00	....	1,200 00
		1913.	1913.			
D.G.S. Montmagny	1,269	30 juillet......	18 août.	1,035 26	....	1,035 26
Drague Beaujeu..	2,049	4 octobre....	18 octobre.. .	1,400 78	....	1,400 78
SS. Druid....................	503	4 "	18 "	750 00	....	750 00
" Bellechase................	417	10 nov.......	17 nov...... .	550 00	....	550 00
" Lady Grey...............	733	17 "	25 "	600 00	....	600 00
	34,579			29,792 58	542 09	30,334 67

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 29 juin 1914.

N° 10—Loyers de pouvoirs hydrauliques et autres, etc., comptes de

Balance due le 1er avril 1913.	Loyer accrus jusqu'au 31 mars 1914.	Total.	Location.	Occupant.
$ c.	$ c.	$ c.		
....	200 00	200 00	Rivière Ottawa.....	Royal Trust Co. ....
....	100 00	100 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	400 00	400 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	Ottawa Electric Railway Co..........
....	600 00	600 00	"	The Ottawa Power Co ....
600 00	200 00	800 00	"	Royal Trust Co. (En suspens)..........
....	208 00	208 00	"	J. R. Booth ....
....	10 00	10 00	"	Royal Trust Co..........
....	100 00	100 00	"	" ....
....	96 00	96 00	"	" ....
136 00	....	136 00	"	Mary Conroy ....
570 84	....	570 84	"	Royal Trust Co ....
25 00	25 00	50 00	"	" ....
200 00	....	200 00	"	Merchants Bank of Canada..........
96 00	....	96 00	"	" " ....
....	1 00	1 00	"	Ottawa Electric Co..........
380 00	....	380 00	"	John Rankin. ....
5 00	5 00	10 00	"	The Ottawa Electric Co..........
....	50 00	50 00	"	Royal Trust Co..........
....	1 00	1 00	"	Alfred Desjardins..........
....	100 00	100 00	"	Royal Trust Co..........
10 00	10 00	20 00	"	Ottawa Electric Co..........
	1 00	1 00	Saint-Laurent	Commissaires du havre de Quebec..........
275 00	....	275 00	"	Richelieu and Ontario Navigation Co..........
1 00	1 00	2 00	Québec..........	Corporation de Québec..........
1 00	1 00	2 00	"	Narcisse Blais..........
....	1 00	1 00	Rondeau, havre. ...	Commissaires d'école..........
....	1 00	1 00	Collingwood........	Great Northern Transit Co..........
9 00	1 00	10 00	Ottawa..........	E. G. Laverdure..........
....	1 00	1 00	Trois-Rivières.......	Corporation des Trois-Rivières..........
....	100 00	100 00	"	Union Bag and Paper Co..........
165 00	....	165 00	Colomb.-Britannique	A. Peel..........
90 00	....	90 00	"	Jonathan Maury..........
....	12 50	12 50	"	Lemon Gonnason Co..........
....	12 50	12 50	"	John Taylor ....
....	25 00	25 00	" ...	Joseph Spratt..........
....	5 00	5 00	"	George Huff..........
70 00	....	70 00	Rivière du Lièvre,...	Dominion Phosphate Co..........
1 00	....	1 00	Charlottetown	Très rév. evêque McIntyre..........
....	16 00	16 00	Antigonish, N.-E...	Burnham Morrill & Co..........
2 00	1 00	3 00	Owen-Sound........	Grand Trunk Railway..........
240 00	....	240 00	Windsor..........	Archie McNee..........
20 00	5 00	25 00	Bayfield, N.-E......	Chas. L. Gass..........
1 00	1 00	2 00	"	" ....
....	5 00	5 00	Village de Brook....	Wm. Pedwell..........
1 00	1 00	2 00	Walkerton..........	D. Robertson and J. Rowland..........
1 00	....	1 00	Colomb.-Britannique	Canadian Pacific Ry. Co ....
....	1 00	1 00	Lévis, P.Q..........	Cyril Robitaille..........
2,899 84	3,498 00	6,397 84		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 29 juin 1914.

locataires pour l'exercice financier clos le 31 mars 1914.

Description des propriétés.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Payé durant l'année.	Balance due le 31 mars 1914.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
Lots B et C rue Chaudière, chantier des travaux........	31 déc. 1913.	200 00	....	200 00
Lot D........	31 " 1913.	100 00	....	100 00
Lots H, I, J, minoterie à la rue North-Head........	31 " 1913.	300 00	....	300 00
Lot K, tarare à la rue South-Head........	31 " 1913.	100 00	....	100 00
Lot L, chantier........	31 " 1913.	100 00	....	100 00
Lots Q, R, et T, chantier à la rue North-Middle........	31 " 1913.	300 00	....	300 00
Lots M, N, O, et P, (pas d'eau)........	31 " 1913.	400 00	....	400 00
Lots E, F, et G, à la rue South-Head........	31 " 1913.	300 00	....	300 00
Lot S, chantier........	31 " 1913.	100 00	....	100 00
Lots U, V, W, X, Y et Z, chantier........	31 " 1913.	600 00	....	600 00
Deux lopins de terres, (en suspens)........	31 " 1913.	....	800 00	800 00
Partie de la réserve du gouvernement, tête de la glissoir..	20 sept. 1914.	208 00	....	208 00
Pont de la glissoir........	30 juin 1914.	10 00	....	10 00
Parcelle de terre, île Amélia........	31 déc. 1914.	100 00	....	100 00
Réserve à la tête de l'île Chaudière........	1er janv. 1915.	96 00	....	96 00
Ile dans les rapides Deschenes........	1er janv. 1912.	....	136 00	136 00
Partie du lot 39, con. A, Nepean........	31 janv. 1884.	....	570 84	570 84
Chenal, glissoir et deux barrage, Petite Chaudière........	1er mars 1915.	50 00	....	50 00
Eau et face de lot 30, con. A, Nepean........	....	....	200 00	200 00
Trois petites îles, rivière Ottawa........	....	....	96 00	96 00
Plancher sur une partie des glissoirs Ottawa........	10 nov. 1914.	1 00	....	1 00
Partie est de l'île Hawley........	20 juin 1891.	....	380 00	380 00
Terrain, île Victoria........	11 mars 1914.	5 00	5 00	10 00
Terrain du côté sud de la rue Middle, île Victoria........	31 août 1914.	50 00	....	50 00
Terrain Longue-Pointe-Rouge, comté Templeton Ottawa.	4 oct. 1914.	1 00	....	1 00
Sud-ouest du lot nº 1, île Amélia........	9 oct. 1913.	100 00	....	100 00
Lot Pa, rue South-Head........	10 janv. 1915.	20 00	....	20 00
Lot près de la douane, Québec........	31 août 1914.	1 00	....	1 00
Chemin de la jetée au débarcadère du Coteau........	1er juill. 1909.	....	275 00	275 00
Ancien édifice du gouvernement provincial et terrain....	24 juin 1914.	2 00	....	2 00
Privilège pour ériger un pont sur la rivière Saint-Charles.	6 fév. 1915.	1 00	1 00	2 00
Edifice en billots, di-devant douanes, Shrewsbury, Ont...	11 sept. 1913.	1 00	....	1 00
Emploi du brise-lames pour emmagasiner de la houille...	1er janv. 1915.	1 00	....	1 00
Sud-est, demi lot 8, Ottawa........	8 déc. 1914.	....	10 00	10 00
Terrain, île St-Christophe, rivière St-Maurice........	1er déc. 1914.	....	1 00	1 00
Terrain, île St-Christophe, rivière St-Maurice........	1er juill. 1913.	100 00	....	100 00
Partie du bureau d'essais, New-Westminster........	....	....	165 00	165 00
Partie du bureau d'essais, New-Westminster........	....	....	90 00	90 00
Permis pour fronteaux, havre Victoria........	1er juin 1914.	12 50	....	12 50
Permis pour fronteaux, havre Victoria........	1er juin 1914.	12 50	....	12 50
Privilège de construire un quai sur les lots A et C........	1er juin 1914.	25 00	....	25 00
Permis de construire un quai, lot A, bloc 2, rivière Sumas.	13 août 1914.	5 00	....	5 00
Permis pour con. un quai au Little-Rapids, riv. du Lievre	....	....	70 00	70 00
Permission de se servir de l'égout........	....	....	1 00	1 00
Terre et lot à l'anse McNair's........	31 déc. 1914.	16 00	....	16 00
Lot de terre sur le côté ouest de la rivière Sydenham....	31 déc. 1914.	2 00	1 00	3 00
Lot sur la rue Ouelette, Windsor, Ont........	....	....	240 00	240 00
Lot sur l'eau........	8 déc. 1914.	....	25 00	25 00
Lot sur l'eau........	9 juin 1914.	....	2 00	2 00
Lot sur l'eau........	31 mars 1914.	5 00	....	5 00
Droit de passage........	26 avril 1913.	2 00	....	2 00
Partie du lot de la douane, New-Westminster........	14 avril 1914.	1 00	....	1 00
Loyer de terre........	4 avril 1914.	1 00	....	1 00
		3,329 00	3,068 84	6,397 84

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 12—Loyers hydrauliques et autres,

Balances dues en avril 1908.	Totaux.	Numéro.	Location.	Noms des propriétaires.
$ c.	$ c.			*Ventes de terres—Compte principal.*
12,092 83	12,092 83	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern..................
433 34	433 34	2	Propriété Bonner, Québec..... ..	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
333 34	333 34	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell ...
300 00	300 00	4	....	Abraham Thompson..................
147 80	147 80	5	....	John Boomer..........................
248 40	248 40	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan....
154 80	154 80	7	....	N. H. Bowen..........................
600 00	600 00	8	....	Succession Robert Reid...............
333 33	333 33	9	....	John Chevalier........................
533 33	533 33	10	....	Daniel Holden........................
333 33	333 33	11	....	George Creeley.......................
63 00	63 00	12	....	Thomas McAdam.......................
15,573 50	15,573 50			
				Ventes de terres—Compte des intérêts.
6,298 25	6,298 25	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern (à maturité)........
558 00	558 00	2	Propriété Bonner, Québec..	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
120 00	120 00	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell....
306 00	306 00	4	....	Abraham Thompson.................
155 22	155 22	5	....	John Boomer..........................
275 82	275 82	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan. ..
208 95	208 95	7	....	N. H. Bowen..........................
828 00	828 00	8	....	Succession Robert Reid...............
190 00	190 00	9	....	John Chevalier........................
298 68	298 68	10	....	Daniel Holden........................
35 91	35 91	11	....	George Creeley.......................
100 00	100 00	12	....	Thomas McAdam.......................
100 00	100 00	13	....	Joseph Brook, locataire..............
9,474 83	9,474 83			

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 29 juin 1914.

etc., comptes des locataires, 1913-14.

Description de la propriété.	Numéro.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Balances transférées aux travaux publics par l'A.C. du 27 avril 1909.	Totaux.
			$ c.	$ c.
Hamilton et Port-Dover et Caledonia	1		12,092 83	12,092 83
Lot nº 1, rue Wolfe	2		433 34	433 34
" 9 "	3		333 34	333 34
" 49 "	4		300 00	300 00
" 73 et 74, rue Tower	5		147 80	147 80
" 64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware	6		248 40	248 40
" 67 et 68, rue Monument	7		154 80	154 80
" 22 et 23, rue Wolfe	8		600 00	600 00
" 32, rue Wolfe	9		333 33	333 33
" 65 et 66, rue Wolfe	10		533 33	533 33
" 31, rue Wolfe	11		333 33	333 33
" 135, rue Church	12		63 00	63 00
			15,573 50	15,573 50
	1	30 juin 1874	6,298 25	6,298 25
Lot nº 1, rue Wolfe	2	1er mai 1889	558 00	558 00
" 9 "	3	" 1889	120 00	120 00
" 49 "	4	" 1889	306 00	306 00
" 73 et 74 rue Tower	5	" 1889	155 22	155 22
" 64, rue Wolfe, et 211 et rue 252 Ware	6	" 1889	275 82	275 82
" 67 et 68, rue Monument	7	" 1889	208 95	208 95
" 22 et 23, rue Wolfe	8	" 1889	828 00	828 00
" 32, rue Wolfe	9	1er nov. 1863	190 00	190 00
" 65 et 66, rue Wolfe	10	" 1863	298 68	298 68
" 31, rue Wolfe	11	" 1863	35 91	35 91
" 135, rue Church	12	" 1863	100 00	100 00
Hôtel Monument	13	" 1863	100 00	100 00
			9,474 83	9,474 83

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 12 —LOYERS, etc., pour autres ouvrages publics.

Balance due le 1er mars 1913.	Accru durant l'exercice clos le 31 mars 1914.	Total.	Occupant.	Description de la propriéte	Date à laquelle le compte à été rendu.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 31 mars 1914.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.				$ c.	$ c.	$ c.
2,600 00	....	2,600 00	R. Murdy	Pont Dunnville..................	....	....	2,600 00	2,600 00
8,000 00	....	8,000 00	Corp. de Galt et Dundas	Chemin Dundas et Waterloo..............	....	....	8,000 00	8,000 00
	1 00	1 00	North American Tel. Co.......	Ligne de télég. du gouvernement entre Bath et Amherst	....	1 00	....	1 00
	25 00	25 00	Cie du chemin de fer G.-Tronc.	Bassin de Wiarton	14 jan. '14	25 00	....	25 00
43 75	....	43 75	....	Partie de l'édifice Porland, N.B..............	....	....	43 75	43 75
10,643 75	26 00	10,669 75				26 00	10,643 75	10,669 75

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 27 mai 1914.

PARTIE VII

DIVERS

CONTRATS ADJUGES PAR LE MINISTERE.

PROPRIETES ADJUGEES OU VENDUES.

PROPRIETES AFFERMEES AU OU PAR LE MINISTERE.

RAPPORT DU CONSERVATEUR DE LA GALERIE NATIONALE DES ARTS.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTERE.

NOMS DES EMPLOYES PREPOSES AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

NOMS DES EMPLOYES AUX BASSINS DE RADOUB.

NOMS DES MECANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS EMPLOYES AUX EDIFICES PUBLICS.

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRE LE 31 MARS 1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DU GREFFIER EN LOI,
OTTAWA, le 31 août 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions du ministère durant le dernier exercice financier, concernant les contrats et les propriétés, et qui doivent être inclus dans le rapport annuel pour 1913-14, savoir:—

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice financier expiré le 31 mars dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4.—Une liste de quelques-uns des Actes du parlement du Canada, passés à la dernière session, et des Arrêtés du Conseil concernant le ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

ÉTATS

DÉMONTRANT

1.—LES CONTRATS ADJUGES PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DU 1ER AVRIL 1913 AU 31 MARS 1914.

2.—LES PROPRIETES ACHETEES OU VENDUES PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINE LE 31 MARS 1914.

3.—LES PROPRIETES AFFERMEES AU ET PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINE LE 31 MARS 1914.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada du 1er avril au 31 mars 1914.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Nouvelle-Ecosse.				
Amherst	Bureau de poste	Fourniture de houille—bit. p. ton	Maritime Coal R. & P. Company		4 30
"	Manège militaire	Construction d'un	Rhodes Curry Co., Ltd.	8 janv. 1914	81,100 00
Annapolis	Bureau de poste	Fourniture de houille—bit. p. ton.	G. A. Hawkesworth		6 20
Antigonish	"	" " "	Edward Haley		5 00
Arichat	"	" " ant. nut	C. P. Terrio		8 75
Baddeck	"	" " bit	A. G. McDonald		4 75
Bridgewater	"	" " "	Intercolonial Coal Mining Co.		5 60
Canso	"	" " ant. fourn.	A. N. Whitman & Son		8 00
"	"	" " bit. p. ton.	" "		6 15
Dartmouth	"	" " "	S. Cunard & Company		4 80
Digby	"	" " "	W. E. Van Blearcom		6 25
Glace Bay	"	" " "	Dominion Coal Co		4 10
Guysborough	"	" " "	Lewis Hart & Company		6 10
Halifax	Nouvelle douane	" " "	S. Cunard & Company		5 35
"	Bureau de poste	" " "	" "		5 35
"	Bâtisse d'immigration	" " "	H. D. Mackenzie Co		5 25
"	" "	" " ant. fourn.	" "		7 00
"	Hôpital de détention	" " bit. p. ton.	" "		5 25
"	Entrepôt de vérification	" " "	S. Cunard & Company		5 35
"	Bureau de poste	Aménagement intérieur	Thompson & Theakston	9 fév. 1914	2,400 00
Inverness	"	Fournit. de la houille—bit. p. ton	Inverness Railway and Coal Co		3 75
Kentville	"	" " "	C. L. Dodge		5 70
"	"	" " ant, four.	"		7 90
Liverpool	"	" " bit. p. ton	Southern Salvage Co		5 25
Lunenburg	"	" " ant. nut	A. H. Anderson		6 95
"	"	" " poêle	"		6 95
New Glasgow	"	" " bit. p. ton	Acadia Coal Company		4 50
North Sydney	Hopital d'immigration	" " "	H. G. Campbell		3 50
Parrsboro	Bureau de poste	Aménagement intérieur	A. E. Nichols	10 nov. 1913	1,465 00
"	"	Fournit. de la houille—bit. p. ton	W. J. Berry		4 50
Pictou	Douane	" " "	Intercolonial Coal Mining Co.		4 80
"	Bureau de poste	" " "	" " "		4 80
Shelburne	"	" " "	Jos. McGill		5 60
Springhill	"	" " "	Dominion Coal Company		4 25
Sydney	"	" " "	" "		3 50

Sydney Mines	"	" " "	H. G. Campbell		3 50
Truro	"	" " "	W. J. Kent		4 85
Westville	"	Fournit. de la houille—bit p. ton.	Intercolonial Coal Mining Co.		4 25
Windsor	"	" " "	J. H. Smith & Co		4 59
Wolfville	Edifice public	Ameublement intérieur	Rhodes, Curry Co., Ltd	11 août 1913	2,000 00
"	Bureau de poste	Fournit. de la houille—bit. p. ton	R. E. Farris & Sons		5 40
Yarmouth	"	" " ant., nut.	L. E. Baker & Co		6 87
"	"	" " " egg.	" "		6 87
	Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown	Edifice du Dominion	" " bit. p. ton	Geo. E. Full		5 30
"	Vieil édifice de la banque	" " "	Lyons & Company		5 30
Georgetown	Bureau de poste	" " ant. fourn.	Poole & Thompson		6 95
"	"	" " " nut	" "		6 95
Montague	"	" " bit. p. ton	" "		4 65
"	"	" " ant., egg	" "		6 95
Souris	"	" " "	Matthews & McLean		8 40
"	"	" " " nut.	Lyons & Company		8 40
Summerside	"	" " " egg.	R. T. Holman		7 10
"	"	" " bit. p. ton	"		4 75
Tignish	"	" " "	Tignish Trading Company		6 50
"	" et douane	Ameublement intérieur	J. B. Guilbault	22 avril 1913	1,800 00
"	Edifice public	Appareil, éclairage électrique	The Sun Electric Company	15 nov. 1913	1,275 00
	Nouveau-Brunswick.				
Bathurst	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant. p. ton	Bathurst Lumber Company		9 00
"	"	" " bit.	" " "		6 50
Campbellton	"	" " "	R. K. Shives		5 75
Chatham	"	" " "	E. Johnson		5 50
"	"	" " ant., nut	"		7 75
Dalhousie	Edifice Public	Pose de fil électrique	J. A. L. Ellacott	19 janv. 1914	791 00
"	Bureau de poste	Four. de la houille--ant. f. p. ton.	Chas. Powell		9 00
"	"	" " bit. p. ton	"		7 00
Fairville	"	" " "	C. E. Colwell		5 85
Fredericton	"	" " ant., egg	S. L. Morrison		8 50
"	"	" " " nut.	"		8 50
"	Edifice du bureau de poste	Construction d'un	Falconer & McDonald	16 avril 1913	133,700 00
Grand Falls	Bureau de poste	Fournit. de la houille—bit. p. ton	R. P. & W. F. Starr		10 00
Hampton	Edifice du bureau de poste	Construction d'un	British American Construction Co., Ltd	26 juin 1913	25,000 00
Hartland	Bureau de poste	Fournit. de la houille—bit. p. ton	W. F. Dibblee & Son		7 75
Marysville	"	" " ant., egg	S. L. Morrison		9 50
"	"	" " nut p. ton	"		9 50
Newcastle	"	" " fourn	The Stothart Mercantile Co.		7 50
"	"	" " bit p. ton	" "		5 75
Richibucto	"	" a ant., fourn.	R. O'Leary		8 00
"	"	" " nut.	"		8 25
St-Jean	Douane	Ascenseur à passagers	Otis Fensom Elevator Co., Ltd	29 août 1913	9,900 00

Nº 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBL'CS—*Suite.*				$ c.
	Nouveau-Brunswick—Fin.				
Saint-Jean	Bureau de poste	Houille, ant., egg, par tonne	R. P. & F. W. Starr		6 75
"	"	" " poêle "	"		7 00
"	"	" bit. "	"		4 50
"	Banque d'épargnes	" ant , egg "	J. T. Gibbon & Co		7 50
"	"	" " nut "	" "		7 50
"	"	" bit. "	R. P. & F. W. Starr		4 50
"	Douane	" ant., fourn. "	"		6 75
"	"	" " nut "	J. T. Gibbon & Co		8 50
"	"	" bit. "	R. P. & F. W. Starr		4 50
"	Edifice d'immigration	" " "	"		4 50
"	"	" ant., fourn. "	C. E. Colwell		7 00
"	"	" " nut. "	"		8 25
"	Edifice de dét. des pass. de 1e c.	Construction d'un	J. E. Kane & W. T. Ring	2 fév. 1914	39,589 00
" (Ouest)	Bureau de poste	Houille, ant., poêle, par tonne	C. E. Colwell.		7 90
St Stephen	"	" " egg "	W. C. Purvis.		7 40
"	"	" " nut "	"		7 40
Sussex	"	" " egg "	F. H. Brown		8 70
"	"	" " nut "	"		8 70
Tracadie (Lazaret)	"	" " egg "	The Stothart Mercantile Company		9 25
" "	"	" bit. "	" " "		7 50
Woodstock	"	" ant., fourn. "	W. F. Dibblee & Son		9 15
	Québec.				
Acton-Vale	Bureau de poste	Houille, ant., egg, par tonne	V. J. Mongeau		8 50
Arthabaska	"	" " " "	J. B. Ouellet		9 25
Aylmer	"	" " " "	Aylmer Coal and Supply Co		7 25
Berthierville	"	" " poêle "	F. O. Lamarche		10 00
Buckingham	"	" " egg "	The Traders Company		7 70
Chicoutimi	"	" " fourn. "	Coté, Boivin & Co		8 75
Coaticook	"	" " " "	W. C. Webster & Son		7 40
"	"	" " nut "	" "		7 40
Coaticook	Edifice public	Pose de fil élect. et garnit. élect.	The Electrical Repair and Supply Co	23 déc. 1913	990 00
"	"	Aménagement intérieur	A. H. Cummings & Son, Ltd	8 janv. 1914	2,650 00
Cookshire	Bureau de poste	Houille, ant., fourn., par tonne	E. J. Planche & Co		8 00

Drummondville	"	" " " "	Jimmy Hamel		8 75
"	"	Pose des fils élect. et garnit. élect.	J. H. Choquette Co	3 mars 1914	635 80
Dundee	Douane	Houille, ant., egg, par tonne	A. S. Matthews		7 00
Farnham	Bureau de poste	" " "	Berthiaume & Lanoue		7 10
"	Ferme expérimentale	Construction de 2 cottages contigus.	A. B. Comeau	11 fév. 1914	7,500 00
Fraserville	Bureau de poste	Houille, ant., egg, par tonne	E. A. Doucet		8 90
Granby	"	" " "	P. Phœnix		7 30
Grosse-Ile	Edifice de détention	Addition d'un étage en avant, lavabos et tuyaux à l'eau dans toutes les chambres.	Jos. Gosselin	11 mai 1913	11,143 00
"	Deux (2) cottages	Construction de	A la journée	20 sept. 1913	7,800 00
"	Hôpital des malad. contagieuses	Fondations de l'	J. B. Gallibois	21 nov. 1913	20,753 00
Hochelaga	Bureau de poste	Houille, ant., egg, par tonne	J. O. Labrecque & Co		7 75
Hull	"	" " " "	Hull Coal Company		7 60
Iberville	"	" " fourn. "	John Donaghy		6 10
Joliette	"	" " egg "	Sinaie Bourgeoin		8 00
Lachine	"	" " poêle "	Martin & Co		7 00
"	"	" " nut "	"		7 25
"	"	Aménagement intérieur	The J. T. Schell Co	23 mars 1914	1,921 00
"	"	Changements, etc	Adolphe Gauthier	11 août 1913	20,200 00
Lachute	"	Houille, ant., egg, par tonne	W. H. Ayers		8 25
"	"	" " nut "	"		8 50
Laprairie	"	" " poêle "	Emery Brossard		8 00
"	"	" " nut "	"		8 00
L'Assomption	"	" " egg "	Charles Rho		7 70
Lévis	"	" " " "	Pierre Robitaille		6 90
Longueuil	"	" " " "	C. F Dennicourt		7 20
Louiseville	Edifice public	Construction d'un	Jos. Bourque	23 juin 1913	17,500 00
Magog	Bureau de poste	Houille, ant., fourn., par tonne	T. B. Mullins		7 20
Marieville	"	" " egg "	W. E. Poulin		7 45
"	"	" " nut "	"		7 70
Matane	Edifice public	Construction d'un	J. H. Morin & Fils	21 juill. 1913	20,000 00
Mégantic	Bureau de poste	Houille, ant., egg, par tonne	A. H. Evans		8 75
Montmagny	"	" " "	E. Boulanger & Fils		8 50
Montréal	Station postale "H"	Construction de la	C. E. Deakin	12 avril 1913	248,000 00
"	Bureau de poste	Changements et additions à l'aménagement intérieur	The J. T. Schell Co	27 mai 1913	3,486 00
"	Station postale "C"	Aménagement intérieur	J. B. Séguin et J. M. Guindon	14 " 1913	7,734 00
"	Nouvel hôpital de détention	Construction de deux étages additionnels.	C. E. Deakin	9 juin 1913	7,587 00
"	Entrepôt de vérification	Achèvem. des piliers en béton par la méthode d'un caiss. pneumat.	P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd	4 août 1913	190,964 61
"	Station postale "F"	Construction de la	Jos. Bourque	11 " 1913	57,500 00
"	Bureau de poste	Colis postaux en douane, armoires métalliques.	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	25 oct. 1913	5,995 00
"	Station postale "B"	Changements et additions à l'ameublement.	The J. T. Schell Co	27 " 1913	5,387 00
"	Bureau de poste central	Installation intérieure	P. E. Bourassa & Fils	16 déc. 1913	6,245 00
"	Douane	Houille, ant., fourn., par tonne	F. Robertson		7 50

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Québec.—Suite.				
Montréal	Entrepôt de vérification	Houille, par tonne—Bit	Geo. Hall Coal Co		4 15
"	Bureau des messageries	" Ant., egg	P. McCrory Coal Co		7 75
"	Station postale "B"	" " "	" "		7 75
"	" "C"	" " "	Evans Bros		7 75
"	" "D"	" " "	"		7 75
"	Edifice du revenu	" " "	J. O. Labrecque & Cie		7 75
"	Hôpital de détention	" " "	" "		7 75
"	Bâtisse des immigrants	" " poêle	Evans Bros		7 75
"	" "	" " egg	"		7 75
Nicolet	Bureau de poste	" " "	J. B. Lemay		8 00
Pierreville	"	" " poêle	Shooner & Co		6 90
"	"	" " nut	"		7 20
Plessisville	"	" " fourn	La Fonderie de Plessisville		9 50
Québec	Manège militaire	Améliorations et addition au	Jinchereau & Lamonde	22 mai 1913	130,050 00
"	Douane et Revenu de l'Intér.	Installation intérieure	The J. T. Schell Co.	9 juin 1913	7,587 00
"	Station postale "B"	"	" "	29 juil. 1913	1,527 00
"	Edifice du bureau de poste	Appareils de chauff. et de ventil.	W. J. McGuire & Co.	10 fév. 1914	27,500 00
"	Douane	Houille, par tonne—Ant., fourn.	Canadian Import Co		7 00
"	Agence de la Marine	" " "	" "		7 05
"	"	" " poêle	" "		7 20
"	Entrepôt de vérification	" " fourn.	" "		7 10
"	Bureau de l'Immigration	" " egg	" "		7 25
"	" "	" " poêle	" "		7 35
"	Edifice de "	" " egg	" "		7 35
"	Hôpital des immigrants	" " "	" "		7 75
"	" "	" " poêle	" "		7 75
"	Bureau de poste	" " fourn	" "		7 15
"	"	" " egg	" "		7 40
"	Poids et mesures	" " egg	" "		7 30
"	Quartiers du Gouverneur général	" " fourn	Canadian Import Company		7 45
"	" " "	" " poêle	" "		7 70
" (St-Roch)	Bureau de poste	" " fourn	" "		7 05
Richmond	"	" " egg	S. E. Desmarais et Cie		6 90
Rigaud	"	" " "	Basile Decoste		7 75
Rimouski	"	" " "	Talbot Limited		9 00

Roberval	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	24 déc. 1913	1,455 00
"	"	Houille, par tonne—Ant., egg	Geo. P. Marcotte		8 70
"	"	" " nut	"		8 70
Rock Island	Edifice public	Eclairage électrique	The Sherbrooke Railway & Power Co	7 oct. 1913	par kil. hr. 0 09
"	Bureau de poste	Houille, par tonne—Ant., egg	C. H. Kathan		7 75
"	"	" " "	"		8 00
Shawinigan Falls	Edifice public	Eclairage électrique	The St. Maurice Light & Power Co	15 juill. 1913	Echelle de prix.
" "	Bureau de poste	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	3 sept. 1913	2,741 00
" "	"	Houille, par tonne—Ant., egg	C. H. Flamand		8 25
Sorel	"	" " "	Leclaire et fils		7 90
St-Gabriel de Brandon.	Edifice public	Construction d'un	R. Brunet et A. Leclaire	9 déc. 1913	21,565 00
St-George Est	Bureau de poste	Installation intérieure	Joseph Gosselin	5 déc. 1913	850 00
St-Henri (Montréal)	"	Houille, par tonne—Ant., egg	J. Labrecque et Cie		7 75
St-Hyacinthe	"	" " fourn	Demers & Cooney		7 00
"	Revenu de l'Intérieur	" " "	" "		7 00
St-Jérôme	Bureau de poste	" " "	S. Lebel		8 25
St-Jean	" (vieux)	" " egg	John Donaghy		5 90
"	" (nouveau)	" " "	"		5 90
"	"	" " poêle	"		5 90
St-Lambert	"	Intallation électrique	The J. T. Schell Company	26 juill. 1913	1,665 00
"	Edifice public	Courant pour éclairage électrique	Ville de St-Lambert	1er déc. 1913	par kil. hr. 0 10 moins 30% d'esc. loyer électromètre par mois 15c. (pour un an.)
St-Laurent (Co. de Jacques-Cartier).	Bureau de poste	Construction d'un	J. H. Grou et R. Grou	18 avril 1913	24,950 00
St-Louis du Mile-End.	"	Houille, par tonne—Ant., egg	J. O. Labrecque et Cie		7 75
Ste-Thérèse	"	" " fourn	P. E. Desjardins		8 00
Terrebonne	"	" " egg	M. Moody & Sons Co		7 50
Thetford Mines	"	" " "	P. E. Beaudoin		9 50
Trois-Rivières	"	" " "	Z. Marchand et fils		7 00
"	Edifice public	Construction d'un	Verrette, McLeod, Ferron et Ferron	9 fév. 1914	163,495 00
Valleyfield	Bureau de poste	Houille, par tonne—Ant., fourn	Narcisse Langevin		7 27
Victoriaville	"	" " egg	J. C. Giroux		8 75
Ville-Emard	"	" " "	F. Robertson		7 75
Westmount (Montréal).	"	Construction d'un	John Quinlan	4 août 1913	70,000 00
	Ontario.				
Acton	Edifice public	Construction d'un	J. A. Proctor	26 mai 1913	24,326 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	20 mars 1914	1,580 00
Alexandria	"	Houille, par tonne—Ant., egg	Angus McDonald		6 90
Almonte	"	" " "	Thos. R. White		7 15
"	"	" " poêle	"		7 35
Amherstburg	"	" " fourn	The McGee Coal Co		6 95
Arnprior	"	" " "	J. S. Moir		7 75
"	"	" " "	R. S. Drysdale		7 75

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	Edifices publics.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Athens	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant. egg.	G. N. Purcell		8 40
"	"	" " fourn.	"		8 40
Aylmer	Edifice du bureau de poste	Construction d'un	Nagle & Mills	3 avril 1913	33,791 00
Barrie	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	Lewis & Company		6 98
Belleville	"	" " poële	Schuster Company		6 73
"	Edifice public	Eclairage électrique	The Trenton Electric & Water Co. Ltd	8 août 1913	per kil. hr. 0 10 (5 ans)
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	11 mars 1914	3,036 00
Berlin	"	Houille par tonne—Ant. egg.	Geo. Bramm		7 25
"	"	" " poël	Kloepfer & Company		7 50
Bowmanville	"	" " "	E. W. Loscombe		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Bracebridge	Edifice public	Construction d'un	The Simcoe Construction Co. Ltd	11 juill. 1913	34,425 00
Brampton	Bureau de poste	Tour de l'horloge	Thos. A. McClure	17 nov. 1913	4,631 00
"	"	Houille par tonne—Ant., fourn	Daniel Prathy		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Brantford	Edifice public	Substitution de la pierre à la briq. pour le mur est des 2 étages sup.	P. H. Secord & Sons Ltd	2 déc. 1913	3,340 00
"	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	The Wilson Coal Co		6 17
"	"	" " nut	" "		6 17
Bridgeburg	"	" " egg.	Mrs. Isaac White		6 50
Brockville	"	" " "	W. B. Reynolds		7 25
"	"	" " poële	"		7 25
Carleton Place	"	" " fourn.	Fred. Morris		7 25
"	"	Pose des fils et garn. électriques	Garrioch & Goddard	25 mars 1914	1,150 00
Chatham	"	Houille par tonne—Ant., egg	A. R. Crow		6 60
Chesley	"	" "	Gordon Lloyd		7 75
"	"	" " nut.	"		7 75
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Limited	29 oct. 1913	1,173 00
Clinton	"	Houille par tonne—Ant., fourn	Arthur Forbes		7 75
"	"	" " nut.	"		8 00
Cobalt	"	Installation intérieure	The Oshawa Interior Fittings Co	11 fév. 1914	995 00
Cobourg	"	Houille par tonne—Ant., egg	The Thompson Macdonald Co.		6 75
Collingwood	Edifice public	Construction d'un	Herrington, Bryan & Healey	28 juil. 1913	106,750 00
Cornwall	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	Jas. Broderick		6 40

"	"	" " nut.	"		6 50
Deseronto	"	" " furn.	The Rathbun Company		7 50
Dresden	"	" " "	Wells & Wells		7 50
Dundas	"	" " egg.	James A. Sturrock		6 50
"	"	" " nut.	"		6 50
Eganville	Edifice public	Construction d'un	L. B. Lachance	23 juin 1913.	22,750 00
Elmira	"	"	E. A. Bleakney	11 août 1913.	35,000 00
Elora	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., fourn.	E. French		7 15
Essex	"	" " egg.	J. A. Coulter		7 50
Fergus	"	" " furn.	A. E. Nicholas		6 90
"	"	" " nut.	"		7 15
Fort William	Entrepot de vérification	Construction d'un	M. H. Braden	31 déc. 1913.	162,900 00
"	Bureau dè poste	Houille par tonne—Ant., fourn.	John Murphy		7 50
Galt	"	" " egg.	John Brownlee		6 75
Gananoque	"	Installation intérieure	E. A. Bleakney	10 déc. 1913	2,500 00
"	Douanes	Houille par tonne—Ant., egg.	Jas. Taylor & Son		7 00
"	"	" Bitumineux.	"		5 00
"	Bureau de poste	" Ant., poële	"		7 00
"	"	" " nut.	"		7 00
Glencoe	"	" " fourn.	McPherson & Clark		6 75
"	"	" " nut.	"		7 00
Goderich	"	" " egg.	H. J. A. McEwan		7 25
"	"	" " nut.	"		7 50
Guelph	"	" " egg.	Gowdy Bros		6 90
Hamilton	"	" " "	Thos. Myles & Sons		5 95
"	"	" Bitumineux.	"		4 00
"	Entrepot de vérification	" Ant., egg.	"		5 95
"	Poids et mesures	" " "	"		5 95
Hanover	Edifice public	Construction d'un	Anderson, Bath & Patchell	2 fév. 1914.	28,500 00
Harriston	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., fourn.	John Howes		7 50
"	"	" " nut.	"		7 50
Hawkesbury	"	" " egg.	F. X. Berthiaume		8 00
Ingersoll	"	" " "	Scott & Daniels		7 25
"	"	" Bitumineux.	"		7 25
Kemptville	Edifice du bureau de poste	Pose des fils et garnit. électriques	The Dominion Concrete Co., Limited	22 sept. 1913.	800 00
"	"	Houille par tonne—Ant., egg.	S. C. Patterson		7 75
"	"	" " nut.	"		7 75
Kenora	"	" " fourn.	Murphy Bros		9 75
Kincardine	"	" " "	Walter Burnside		6 95
Kingston	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Limited	2 juin 1913.	3,675 00
"	Douane	Houille par tonne—Ant., egg.	S. Anglin & Company		7 40
"	"	" " nut.	"		7 40
"	Bureau de poste	" " egg.	"		7 40
"	"	" " nut.	"		7 40
"	Revenu de l'Intérieur	" " egg.	"		7 40
"	"	" " nut.	"		7 40
Lakefield	Edifice public	Construction d'un	James Bougue	17 déc. 1913.	21,997 00
Lindsay	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg.	Flavelles Co		8 00
"	"	" " "	Baker Lumber Co.		8 00
"	"	" " nut.	Flavelles Co		8 25

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Nom des ntrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Lindsay	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant. nut	Baker Lumber Co.		8 25
Listowell	"	" " egg	Oliver & Ellis		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
London	Douane	" " egg	W. H. Winnett		6 75
Markham	Bureau de poste	" " poêle	R. Welsh		7 15
Milverton	Edifice public	Construction d'un	W. F. Martin	24 mars 1914	24,642 00
Mitchell	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant. egg	R. J. Cook		6 75
"	"	" " nut	"		6 75
Mount Forest	"	" " fourn.	T. F. Tanguay		7 25
"	"	" " poêle.	"		7 25
Napanee	"	" " "	J. R. Dafoe		7 50
"	"	" " nut	"		7 75
"	Edifice du bureau de poste	Pose des fils et garniture électriq.	The H. W. Newman Electric Company	10 janv. 1914	837 50
Niagara Falls	"	Fournit. de la houille—ant. egg	J. E. Hutchings		6 02
"	"	" " nut	"		6 30
North Bay	"	" " egg	North Bay Fuel Company		7 90
Ontario	Bureau de poste en général	Fournit de 100 standard P.O. Lods n° 1627.	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	26 nov. 1913	200 00
"	" " "	Casiers de triage des lettres	P. E. Bourassa & Son	27 " 1913	5,839 00
"	" " "	Armoires spéciales p. les bureaux de postes	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	6 déc. 1913	690 00
Orangeville	Bureau de poste	Fournit de la houille—ant. egg	C. C. G. Hannah		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Orillia	"	" " egg	The S. E. Carss Lumber Co		7 35
"	"	" " poêle.	" "		7 60
"	Edifice public	Changements au	E. Webb & Sons	30 déc. 1913	31,485 00
Oshawa	Bureau de poste	Fourn. de la houille—ant. poêle	Wm. Merritt		7 15
"	"	" " nut	"		7 35
Ottawa	Ferme expérimentale	" " fourn.	The C. C. Ray Co.		7 30
"	"	" " egg	"		7 60
"	"	" " nut	"		7 80
"	"	" " poêle.	"		7 60
"	Edifice de la douane	Fournit. d'environ 4,500 barils de ciment	Wright & Co. (Inc.)	9 mai 1913	Par barils 1 78

"	"	Fourniture d'environ 1,800 v. c. de sable	H. W. Brooks	13 " 1913.	Par vg. cu. 1 05
"	Edifice public	Approv. et livraison de la glace	Twin City Ice Co., Ltd.	23 " 1913.	Par 100 liv. 0 20
"	Edifice de l'est	Plafond et porte en acier chromaté pour voute	Goldie & McCullough Co.	5 juin 1913.	7,354 00
"	Edifice public	Fourniture de la houille	John Heney & Son, Ltd.	4 juillet 1913.	Liste des prix.
"	Edifice de l'ouest	Fourniture et install. d'un ascenseur et entourage	A. G. Marshall	11 " 1913.	8,250 00
"	Erection d'un monument à feu Sa Majesté Edouard VII		W. S. Allward	23 " 1913.	35,000 00
"	Rideau Hall	Changement et addition à	P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd.	1er août 1913.	125,000 00
"	Edifice des douanes (rue Sussex)	Achèvement des fondations	The Foundation Co., Ltd.	20 " 1913.	12% de l'ouvrage et 3% p. mois p. l'outillage.
"	Ministère de l'Intérieur, (édifice Langevin)	Armoires métalliques	Steel Equipment Co., Ltd.	20 " 1913.	6,185 00
"	Edifice des douanes	Construction d'un	Crockett & Tharle	22 sept. 1913.	993,000 00
"	Rideau Hall	Clôture en pierre et en fer au ter.	A. G. Marshall	29 " 1913.	6,400 00
"	Edifice publics du Dominion	Armoires métalliques avec 160 casiers verticaux	Steel Equipment Co., Ltd.	29 " 1913.	4,425 00
"	Musée Victoria, ministère des Mines	Armoires métalliques	" "	1er oct. 1913.	2,639 00
"	Commission de chemins de fer (Station centrale)	Installation de 2 armoires à casiers	" "	4 " 1913.	11,750 00
"	Terrains du gouvernemnt	Installation des fils souterrains p. le pouvoir et l'eclair. électrique	A. G. Marshall	6 " 1913.	1,995 00
"	Ministère de l'Agriculture. (Branche des gr. de semence)	Casiers métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	19 nov. 1913.	1,450 00
"	Ministère des Postes. (Mandats d'argent	Ameublement	" "	19 " 1913.	4,750 00
"	Branche. des patentes. (Min. de l'Intérieur).	Deux casiers métalliques p. livres	" "	27 " 1913.	950 00
"	Edifice des arpent. géodésiques.	Addition à l'édifice des bureaux	W. H. McGillivray	1er déc. 1913.	4,372 00
"	Edifice des arpent. géodésiques.	Construction d'un	"	27 " 1913.	61,948 00
"	Min. de l'Intérieur. (Brauche de l'irrigation)	Casiers métalliques	Steel Equipment Co., Ltd.	5 janv. 1914.	845 00
"	Ministère des Finances. (Ventes des bureaux)	Armoires métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	5 " 1914.	2,975 00
"	Musée géologique		Steel Equipment Co., Ltd.	9 " 1914.	640 00
"	"	Armoires métalliques	" "	9 " 1914.	5,115 00
"	Ministère des Finances	"	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	12 " 1914.	5,665 00
"	Ministère des Postes. (Département du comptable.)		" "	16 " 1914.	2,696 00
"	Fourniture de 10,000 lampes		Canadian Tungsten Lamp Co., Ltd.	24 " 1914.	2,354 00
"	Ministère de la Milice et défense	Armoire métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	26 " 1914.	1,850 00
"	Ministère des Postes	Armoires avec casiers en acier	Steel Equipment Co., Ltd.	26 " 1914.	595 00
"	Edifice des bureaux des minist.	Syst. de cloches d'alarm. à incen.	Ontario May Oatway Fire Alarm, Ltd.	27 " 1914.	41,627 00
"	Ministère des Finances, contrôleur de la monnaie	Ameublement	Kyle's Cabinet Works, Ltd	5 fév. 1914.	630 00
"	Hotel des monnaies	Addition à la bâtisse de l'affinage	Jos. Bourque	21 " 1914.	25,500 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Ottawa	Ministère de l'Intérieur. (Archives des arpenteurs).	Casiers métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	26 fév. 1914.	5,990 00
"	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Armoires métalliques	Steel Equipment Co., Ltd.	27 " 1914.	1,595 00
"	Bâtisse de calcinage	Allonge du hangar au combustible	Taylor & Lackey	9 mars 1914.	6,979 00
"	Ministère de la Milice et de la Défence.	Armoires à casiers d'acier. p. le.	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	16 " 1914.	690 00
"	Ministère des Postes (bureau des bons postaux).	Changement de l'installation int.	" "	19 " 1914.	1,450 00
Owen-Sound	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	The Davis Smith Malone Co.		6 90
Parkhill	"	" " " poêle.	W. H. Mark & Co.		7 00
"	"	" " " "	William Leary		7 00
"	"	" " " nut.	W. H. Mark & Co.		7 00
"	"	" " " "	William Leary		7 00
Paris	"	" " " egg.	Geo. E. Taylor		7 00
"	"	" " " poêle.	"		7 00
"	"	Changements et additions à l'ameublement.	James Sinclair	28 juill. 1913.	106,750 00
Pembroke	Manège militaire	Construction d'un	H. J. Beatty, R. J. Reinke & L. B. Lachance	17 déc. 1913.	43,220 14
"	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Dunlop & Co.		8 10
"	"	" " " nut.	"		8 35
Peterborough	"	" " " egg.	Peterboro Fuel and Coal Co.		7 50
"	"	" " " "	Robert Hicks		7 50
"	Douane	" " " poêle.	J. E. A. Fitzgerald		7 75
Picton	Bureau de poste	" " " egg.	Hyatt & Rolston		7 25
"	"	" " " poêle.	"		7 25
"	"	" " " nut.	"		7 50
Port-Arthur	"	" " " egg.	Louis Walsh Coal Co.		7 75
"	"	" " " nut.	"		8 00
"	Arsenal	Construction d'un	Tharle, Brown & Stewart	21 avril 1912.	150,057 60
"	Edifices publics.	Changements aux plombage et tuyaux.	W. B. & H. R. Sime	19 sept. 1913.	2,221 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	15 oct. 1913.	3,419 00
"	Entrepôt de vérification	Construction d'un	The Marble Hutton Powers Co.	16 fév. 1914.	208,000 00
Port-Colborne	Bureau de poste	Appareil d'éclairage électrique	W. R. Savigny	2 janv. 1914.	524 65

Port-Hope	"	Fournit. de la houille—ant., egg.	G. N. Patterson		6 75
"	"	" " " nut.	"		7 00
Port-Perry	"	" " " egg.	C. L. Vickery		7 50
"	"	" " " nut.	"		7 75
Prescott	"	" " egg.	I. W. Plumb & Son		6 50
"	"	" " " nut	"		6 50
Preston	Edifice public	Construction d'un	Geo. A. Proctor	4 août 1913.	44,861 00
Renfrew	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Jos. Rouselle		7 75
"	"	" " " nut.	"		8 00
Sandwich	"	" " " egg.	A. G. Hutchinson		7 05
Sarnia	"	" " " "	W. A. Burns		6 80
"	"	" " " nutc	"		6 80
Sault Ste-Marie	Edifice public	Une ascenseur, guerites, etc	W. T. Jamison & D. Jamison	31 juill. 1913.	11,100 00
"	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Sault Ste Marie Coal & Wood Co		8 25
Shelburne	Edifice public	Construction d'un	A. Green & W. N. Campbell	16 août 1913.	29,707 00
Smith's-Falls	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Thomas Graham		7 25
"	"	" " " nut.	"		7 75
Steelton	Edifice public	Construction d'un	Thornton & Woolrich	11 nov. 1913.	28,870 00
Stratford	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Andrew Johnston & Son		6 80
Strathroy	"	" " " fourn.	R. M. Pincombe		7 00
Sudbury	Edifice public	Construction d'un	Doran & Devlin	8 sept. 1913.	98,200 00
Ste-Marie	Bureau de poste	Fournit. de la houille—ant., egg.	Dunsmith & Thompson		6 75
"	"	" " " nut.	" "		6 90
St-Thomas	"	" " " egg.	Ellison & Lewis		6 63
"	"	Appareil d'éclairage électrique	Hall Dollery Electric Co	29 août 1913.	1,058 00
Tilbury	"	Fournit. de la houille—ant., egg.	W. C. Crawford		7 75
"	"	" " " nut.	"		7 75
Toronto	Station postale "G"	Construction d'un	Witchall & Son	5 août 1913.	126,214 00
"	Douane	Fournit. de la houille—ant., egg.	P. Burns & Co		7 20
"	"	" " " nut.	"		7 20
"	"	" " bit.	"		5 50
"	Entrepôt de vérification	" " ant., egg.	"		7 20
"	" "	" " bit.	"		5 50
"	Bureau de poste	" " ant., egg.	"		7 20
"	"	" " bit.	"		5 50
"	"	" " ant., nut.	"		7 20
"	Station postale "C"	" " " egg.	"		7 20
"	" "C"	" " " nut.	"		7 20
"	" "F"	" " " egg.	"		7 20
"	" "F"	" " " nut.	"		7 20
"	" "D"	" " " egg.	"		7 20
"	" "K"	" " " "	"		7 20
"	" "K"	" " " nut.	"		7 20
"	Bureau du revenu	" " " egg.	"		7 20
"	"	" " " nut.	"		7 20
"	"	" " bit.	"		5 50
"	Bureau de poste (garage du)	" " ant., egg.	"		7 20
"	" "	" " bit.	"		5 50
Trenton	Bureau de poste	" " ant., egg.	B. W. Power & Sons		7 25

Nº 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Trenton	Bureau de poste	Fourn. de la houille—ant., nut.	B. W. Power & Son		7 25
"	"	Appareil d'éclairage électrique	The Geo. E. B. Grinyer Co. Ltd	25 fév. 1914	926 50
Uxbridge	"	Fourn. de la houille—ant., egg	The Jones Hardware Co		7 30
"	"	" " " nut.	" "		7 55
Walkerton	"	" " " egg.	Alex. George		7 25
Welland	"	" " "	S. L. Lambert		6 40
Whitby	"	" " " fourn	J. H. Downey & Co		6 52
"	"	" " " nut.	"		6 74
Windsor	"	Appareil d'éclairage électrique	Dominion Electric Company	16 fév. 1914	2,040 00
	Manitoba.				
Brandon	Ferme expérimentale	Fourn. de la houille—ant., poêle.	T. E. Elviss		11 25
"	"	" " bit., Can.	"		4 50
"	Bureau de poste	" " ant., poêle.	"		11 25
"	"	" " bit.	"		4 50
"	Edifice d'immigration	" " bit., Souris.	Barclay & O'Hara		4 25
"	"	" "	T. E. Elviss		4 50
Carman	Edifice public	Construction d'un	Snyder Bros	25 mars 1914	29,200 00
Dauphin	Bureau de poste	Fourn. de la houille—ant., fourn.	Thos. Jordan		11 50
Emerson	"	" " " "	C. Whitman		10 45
"	"	" "	"		8 00
"	Edifice d'immigration	" " bit	"		10 45
"	"	" " ant.	"		8 00
Neepawa	"	" " bit	Benson Norman Co		11 55
"	"	" " ant., egg.	"		11 55
Minnedosa	Bureau de poste	" " " poêle	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	10 déc. 1913	2,375 00
Portage-la-Prairie	Edifice public	Installation intérieur	Richardson Bros		11 15
"	"	Fourn. de la houille—ant., egg	"		10 00
Selkirk	Bureau de poste	" " bit., Can	J. G. Hargrave & Co		10 90
Souris	"	" " ant., egg	J. H. Patrick		8 50
Stonewall	Edifice public	" " bit.	Cooper Bros. & Watts	22 janv. 1914	19,195 00
St-Boniface	Bureau de poste	Construction d'un	J. G. Hargrave & Co		11 00
Virden	Edifice public	Fonrn. de la houille—ant., fourn.	W. T. Mansard	2 juin 1913	33,900 00
Winnipeg	Manège militaire	Construction d'un	Carter-Halls-Aldinger Co. Ltd	2 oct. 1913	519,929 00

"	Salle des immig., n° 1	Fourn. de la houille—ant., egg	Western Coal Co.		11 00
"	" " n° 2	" " "	"		11 00
"	" " n° 3	" " "	J. G. Hargrave & Co.		11 00
"	Vieux bureau de poste	" " "	"		11 00
"	Bureau de poste	" " ant., pea	"		11 00
"	" "	" " bit.	"		7 50
"	Nouvel entrepôt de vérification.	" " "	Western Coal Co.		7 50
"	" " " "	" " ant., pea	"		7 00
"	Station postale 'B'	" " " egg	"		11 00
"	Edifice d'immigration	Installation d'un systéme de cloches d'al. p. les inc. d. 5 édifices.	Canadian May Oatway Fire Alarms, Ltd.	3 janv. 1914	8,989 00
	Saskatchewan.				
Battleford	Bureau de poste	Fourn. de la houille—bit	Spurs & Taylor		7 50
Estevan	"	" "	P. C. Duncan Co		3 00
Gravelbourg	Bureau d'immigration	" "	J. N. Beaubien		15 00
"	Bureau de poste et de télégrap.	" "	"		15 00
Humboldt	Bureau de poste	" "	The Pembina Coal Co		7 25
Indian-Head	Ferme expérimentale	" " ant.	J. G. Hargrave & Co		12 65
"	" "	" " bit., Can.	James Conn		9 50
"	Pépinière	" " ant., fourn.	"		12 00
"	"	" " " poêle.	"		12 00
"	"	" " bit	"		9 50
Lloydminster	Edifice public	Installation intérieure	The J. T. Schell Co.	13 oct. 1913	3,310 00
"	Salle d'immigration	Fourn. de la houille—bit	The Pembina Coal Co		6 75
"	Bureau de poste	" " "	"		6 75
Maple-Creek	"	" " ant., fourn.	L. C. Parsons		14 00
"	"	" " bit., Can.	"		7 75
"	Edifice public	Appareil d'éclairage électrique	Acme Electric Co.	10 oct. 1913	1,050 00
Melfort	Bureau de poste	Installation intérieure	The Western Mfg. Co., Ltd	19 juillet 1913.	3,058 00
"	"	Fourn. de la houille—bit	The Pembina Coal Co		7 50
Moose-Jaw	"	" " ant, egg	City Ice & Coal Co		12 50
"	"	" " bit	"		7 50
"	Edifice d'immigration	" " "	"		7 50
"	" "	" " ant	J. G. Hargrave & Co		12 10
"	Bureau de poste	Ascenseur	Otis Fensom Elevator Co., Ltd	21 mars 1914	5,200 00
North-Battleford	Edifice public	Construction d'un	Smith Bros & Wilson Ltd	30 mai 1913	49,200 00
"	Bureau de télégraphe du gouvernement et résidence	Construction d'un	A. Gigault & J. M. Danis	26 août 1913	6,250 00
Prince Albert	Edifice public	Installation intérieure	W. Wortley	17 oct. 1913	1,235 00
Regina	Bureau de poste	Changement, etc., à l'aménagem.	The Constructors Ltd	14 juin 1913	1,900 00
"	"	Fourn. de la houille—ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 00
"	"	" " bit	Whitmore Bros		9 00
"	Terres fédérales	" " ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 00
"	"	" " bit	Whitmore Bros		9 00
"	Edifice d'immigration	" " "	"		9 00
Saskatoon	Bureau de poste	" " ant., egg	Simmons Bros		12 50
"	Edifice d'immigration	" " " poêle.	"		12 50
Tisdale	" "	" " bit	B. C. Seale		14 78

N° 1—CONTRATS adjugés par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Saskatchewan—Suite.				
Yorkton	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 65
"	"	" " stove	"		12 65
Weyburn	"	Installation intérieure	The Western Manufacturing Co. Ltd	28 avril 1913.	2,560 00
"	"	Houille par tonne—Bitumineux.	Hunt & Porteous		8 20
Wilkie	Edifice d'immigration	" " " Can.	Simpson Bros		10 00
	Alberta.				
Athabaska Landing	Bureau d'immigration	Houille par tonne—Bitumineux.	Pembina Coal Co		5 25
Biggar	"	" " "	"		7 15
Calgary	Bâtisse d'immigration	" " "	C. S. Lott		7 50
"	"	" " Ant.	"		9 25
"	Bureau de poste	" " egg	"		9 25
"	Entrepôt de vérification	Un ascenseur à passagers et trois monte-charge	The Turnbull Elevator Manufacturing Co	16 mars 1914.	15,950 00
"	Bureau de poste	Houille par tonne—Bitumineux.	C. S. Lott		7 50
Castor	"	" " "	Harding & Morgan		3 00
Edmonton	Edifice d'mmigration	" " "	Western Coal Co		4 00
"	Bureau de poste	" " "	"		4 00
"	"	" " Ant.	J. G. Hargrave & Co		13 75
Edson	Bureau d'immigration	" " Bitumineux.	The Pembina Coal Co		5 50
Entwistle	"	" " "	"		3 75
Kerobert	"	" " "	Beaver Lumber Co		9 25
Lethbridge	Bureau de poste	" " "	New Barns Coal Co		4 30
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Co	20 fév. 1914	6,399 00
"	"	Un (1) ascenseur à passagers.	Otis Fensom Elevator Co. Ltd	25 mars 1914.	5,500 00
MacLeod	Douane	Houille par tonne—Ant., poele.	Geo. Skelding		9 05
"	"	" " Bitumineux.	"		6 00
Red Deer	Edifice public	" " "	Hewson & Sons		6 00
Strathcona	Edifice d'immigration	" " "	A. J. Staunard		4 25
"	Bureau de poste	" " "	"		4 25
Vermilion	"	" " "	The Pembina Coal Co		6 00
Viking	"	" " "	Steeve Jones		4 20
Wainwright	Bureau d'immigration	" " "	W. B. Crawford & Co		5 00
Wadena	"	" " "	Wadena Lumber Co		8 25
askiwin	Edifice public	" " "	Revelstoke S. M. Co		4 65

Colombie-Britannique.					
Digby Island	Résidence des médecins	Construction de la	E. Kaufman	20 sept. 1913	8,658 00
Duncan Station	Edifice public	" d'un	Rourke, McDonald & Montcrieff	12 août 1913	38,463 00
Gonzales Heights	Edifice de l'observatoire	" "	J. C. Hurrell	15 " 1913	11,900 00
Greenwood	Edifice public	" "	John Burns & Son	29 " 1913	41,900 00
New Westminster	"	Changements et additions à l'	W. J. Sloan & H. W. Harrison	13 sept. 1913	48,000 00
Union Bay	"	Construction d'un	John Hammond	13 août 1913	5,465 00
Vancouver	Entrepôt de vérification	Installation intérieure	The J. T. Schell Co	9 jan. 1914	6,508 00
	Hôpital de détention des immigrés	Construction d'un	Snyder Bros & Brethour	10 fév. 1914	277,449 00
"	Station postale 'B'	Installation intérieure	Dixon & Murray	17 " 1914	1,682 00
Victoria	Manège militaire	Construction d'un	Parfitt Bros	21 jan. 1914	236,815 00
"	Edifice public	Additions et changements à l'	The McAlpine Robertson Construction Co.	29 mars 1914	147,500 00
HAVRES ET RIVIÈRRS.					
Nouvelle-Ecosse.					
Amherst	Prolongement du quai en pilotis		Maple Lumber Co., Ltd	24 nov. 1913	16,440 00
" Harbour	Dragage	Classe "B" par v. c	E. R. Reid	19 mai 1913	0 50
Annapolis Royal	Cinq (5) brise-glace	Construction de	Archibald & Reid	11 oct. 1913	34,700 00
Battery Point	Brise-lames (sud)	Prolongement du	J. F. Morrison, Jr	24 " 1913	5,250 00
Blandford	Brise-lames	Construction d'un	C. E. Strum & Son	3 mars s1914	13,721 00
Caldwell's Cove	"	"	Whidden & Landry	23 fév. 1914	6,900 00
Cheticamp	Dragage	Classe "B" par v. c	Northern Dredging and Construction Co., Ltd	18 sept. 1913	0 30
D'Escousse	"	"	V. T. Bartram	14 mai 1913	0 26½
Digby	"	"	Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd	9 août 1913	0 59 & 0 25
"	"	"	" "	21 " 1913	0 24½
East River	Ecluses, barrage, Vannes et abords et chenal.	Construction des ; excavation des	McDougal Bros	9 avril 1913	Sched. of prices.
Glace Bay	Dragage	Classe "A" par v.c	Costal Dredging and Cons. Co., Ltd	1er janv. 1914	7 50
		" "B" "	" "	1er " 1914	0 29
Hantsport	Quai	Prolongement du	The Standard Construction Co., Ltd	16 oct. 1913	18,685 00
Kelly's Cove	Brise-lames	"	Girroir & McDonald	16 juil. 1913	8,990 00
La Planche River	Dragage	Classe "B" par v.c	E. R. Reid	19 mai 1913	0 65
Little Lorraine	"	Classes "A" par v.c	Atlantic Dredging Co., Ltd	22 sept. 1913	6 00
		" "B" "	" "	22 " 1913	0 30
Mill Cove	"	"	Halifax Dredging Co., Ltd	8 août 1913	0 29
Parker's Cove	Brise-lames	Prolongement du	R. H. McDonald	2 déc. 1913	6,480 00
Petit de Grat	Dragage	Classe "B" par v.c	Costal Dredging and Cons. Co., Ltd	22 sept. 1913	0 54
Port Mulgrave	"		" "	22 " 1913	0 29
Walton	Quai	Prolongement du	Albert Parsons	6 " 1913	14,400 00
Whycocomagh	Dragage	Classe "B" par v.c	Atlantic Dredging Co., Ltd	22 " 1913	0 19
Ile du Prince-Edouard.					
Arnold's Cove	Dragage	Classe "B" par v.c	Nova Scotia Dredging Co., Ltd	30 juil. 1913	0 29
Cardigan River (South.)	Quai	Prolongement et reconstruction	Annandale Lumber Co., Ltd	28 oct. 1913	9,637 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*					
Ile du Prince-Edouard—Fin.					
Charlottetown	Dragage	Classe "B" p.v.c	V. T. Bartram	23 mars 1914	0 28
Little Sands	Brise-lames	Construction d'un	Phillips, Mutch & McLean	12 fév. 1914	Liste des prix.
McAulay's Shore (Pinette Bay.)	Quai	"	Annandale Lumber Co., Ltd	28 oct. 1913	7,438 00
North River Bridge	"	"	Joseph Hughes	28 " 1913	3,490 00
Ogilvies	Brise-lames	Prolongement du.	E. R. Reid	28 juill. 1913	6,300 00
Rocky Point	Quai	Construction d'un	Harvey D. McEwen	31 mars 1914	Liste des prix.
Rustico	Dragage	Classe "B" p.v.c	V. T. Bartram	2 fév. 1914	0 75
South River	"	"	"	16 juin 1913	0 24
Vernon River	"	" "A" "	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd.	25 " 1913	6 90
		" "B" "			0 27½
Wood Islands	Brise-lames (sud)	Prolongement du	Townsend, Fraser & McQuade	14 oct. 1913	6,975 00
Nouveau-Brunswick.					
Bathurst	Dragage	Classe "B" p.v.c	The Northern Dredging and Cons. Co., Ltd	7 juill. 1913	0 25
Chocolate Cove	" et quai	Prolongement du	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd	15 déc. 1913	Liste des prix.
Dalhousie	"	Classe "B" p.v.c	The Northern Dredging and Cons. Co., Ltd	10 juin 1913	0 29½
"	"	" "A" "	" " "	12 mars 1914	5 00
		" "B" "			0 30
Dorchester	Vieux quai du ch. de fer	Reconstruct. et agrandissem. du	The Island Dredging and Cons. Co., Ltd	29 oct. 1913	15,400 00
Evandale	Quai à haut niveau	Construction d'un	J. O. Vanwarth	9 juin 1913	8,000 00
Fredericton	Dragage	Classe "B" p.v.c	The New Brunswick Cons. Co., Ltd	10 " 1913	0 23
Heustis Landing	Quai	Construction d'un	Melvin Jones	6 mars 1914	6,275 00
Island River	Dragage	Classe "A" p.v.c	The W. J. Poupore Co., Ltd	20 sept. 1913	6 00
		" "B" "			0 40
Little Black River		"	F. A. Fowlie	21 juill. 1913	0 35
Little Dipper Harb'r	Brise-lames	Construction d'un	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd	15 déc. 1913	Liste des prix.
Miramichi, rivière (Nord-ouest.)	Dragage	Classe "B" p.v.c	Peter England	18 août 1913	0 37
Miramichi, rivière (Sud-ouest.)	"	"	"	3 oct. 1913	0 60
Oak Point	"	"	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd	26 déc. 1913	0 19½
Quaco	Quai	Construction d'un	Robert Carson	19 mai 1913	15,985 00
Richibucto	Dragage	Classe "B" p.v.c	The W. J Poupore Co., Ltd	10 juin 1913	0 30

River Mills (Boar's Head.)	"	"	The New Brunswick Construction Co. Ltd.	14 juill. 1913	0 26
Seal Cove	Brise-lames (côté sud du port)	Construction d'un	C. A. Huntley	25 fév. 1914	Liste des prix.
Shediac, Ile	Quai	"	Warren Taylor	19 " 1914	6,432 00
Shippegan, Goulet	Dragage	Classe "B" p.v.c.	The W. J. Poupore Co., Ltd	10 juin 1913	0 40
St. Andrews	"	"	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd.	28 juill. 1913	0 40
St. George	"	"	J. S. Gregory	7 " 1913	0 50
St-Jean, port (Pt. Foul Ground.)	"	" "A" " / " "B" "	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd.	30 mai 1913	6 90 / 0 49½
St-Jean	Jetée	Construction d'une	M. Connolly	24 juill. 1913	575,284 00
St-Jean Ouest (Barre Navy Island Nelson et Slips Wellington.)	Dragage	Classe "B" p.v.c.	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd.	3 sept. 1913	0 34½
St-Jean Ouest	Transbordeurs de grain	Construction des	John S. Metcalfe Co., Ltd.	23 oct. 1913	Liste des prix.
St. Stephen	Dragage	Classe "B" p.v.c.	The Maritime Dredging and Cons. Co., Ltd.	28 juill. 1913	0 70
Upper Salmon River	Brise-lames	Prolongement	The Island Dredging and Cons. Co., Ltd	5 nov. 1913	9,989 00
Welsh's Cove (Mace's Bay).	"	Construction d'un	The Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.	15 déc. 1913	Liste des prix.
White's Bluff	Quai à bas niveau	" "	A. L. Fox & A. H. Hamilton	25 août 1913	11,985 00
Québec.					
Batiscan	Quai	Améliorations au	J. A. Gruninger & J. A. Dalton	31 août 1913	Liste des prix.
Cap de la Madeleine.	"	Prolongement et substitution du pin de la C.-B. p. du pin blanc	Chas. Pagé	2 juin 1913	6,294 00
Ile aux Coudres	"	Prolongement du	Edward, Joseph & Ernest Tremblay	3 juill. 1913	Liste des prix.
Laprairie	Digue de protection	Construction d'une	A. Duranceau & N. Poupart.	21 janv. 1914	" "
Lauzon	Bassin de radoub	" d'un	M. P. Davis & J. T. Davis	7 oct. 1913	" "
Malbaie (Co. Gaspé)	Jetée	" "	John Burns.	21 " 1913	42,700 00
Montmagny	Quai	Prolongement du.	J. R. Boulanger	25 sept. 1913	5,000 00
Nicolet.	"	Construction d'un	Misael Bernatchez	23 mars 1914	Liste des prix.
Rimouski	Ligne de caissons et bassin de m.	" de	Paul Raymond & J. A. Talbot	21 " 1914	" "
Rivière du Loup (en haut).	Dragage	Classe "A" par v. c. / " "B" par v. c.	The W. J. Poupore Co., Ltd	9 juill. 1913	5 50 / 0 14
Rivière Saguenay	"	" "B" par v. c.	The Continental Dredging Co., Ltd	2 juin 1913	0 32½
"	"	" "B" par v. c.	" "	21 août 1913	0 32½
Rivière St-Charles	Batture de sable	Dragage de la, par v. c	Etienne Dussault Co., Ltd.	1er nov. 1913	0 11
Rivière St-François	Dragage	Classe "B" par v. c.	Bastien, Laurin & Leitch	19 mai 1913	0 16
"	"	" "B" par v. c.	" "	8 oct. 1913	0 16
Rivière St-Maurice	"	" "A" par v. c. / " "B" per v. c.	The W. J. Poupore Co., Ltd	19 juin 1913	5 00 / 0 15
Ste-Anne des Monts	Quai	Construction d'un	John Burns.	5 mars 1914	112,000 00
St-Jean-Port-Joli	"	Améliorations, par v. c	Elzear Caron	15 déc. 1913	1·8639
Ste-Victoire	"	Construction d'un	Chas. Papillon & Chas. Gouin	3 avril 1913	6,996 00
Trois-Rivières	Nouveau quai à charbon	Remplissage additionel	Collins & Giroux	2 août 1913	2,360 00
Thurso	Quai	Construction d'un.	A. Belanger & Company	14 mars 1914	Liste des prix.

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
Havres et rivières—*Suite.*					
Ontario.					
Belle-Ewart	Quai et abords	Construction d'un	E. V. H. White	10 nov. 1913	8,394 00
Belleville.	Quai	Construction et dragage	The Randolph Macdonald Co., Ltd	22 juill. 1913	116,054 00
Bracebridge	Quai et entrepôt	Prolongement du	J. O. Roddick	5 fév. 1914	6,867 40
Brockville	Propriété du gouvernement	Améliorations au tunnel et au quai du gouvernement.	W. M. Leacy	27 sept. 1913	4,542 70
Bruce-Mines: Hilton Basin, riv. Walker.	Dragage	Classe "B" par v.c.	The Soo Dredging and Construction Co., Ltd.	28 juill. 1913	0 32
Burlington	Quai (sud)	Démolition du	Mackay Paulin Construction Co., Ltd.	2 mars 1914	Liste des prix.
"	Mur de soutènement	Construction d'un	W. Z. Hutcheson & J. Latimer	19 mai 1913	21,800 00
Callander	Quai	Prolongement du	David Darling	12 fév. 1914	6,500 00
Cataraqui, rivière	Chaussée, quai et dragage		Fallon Bros.	28 mai 1913	Liste des prix.
Cloud-Bay	Dragage	Classe "A" par v.c	Great Lakes Dredging Company, Ltd	7 juill. 1913	3 85
		" "B" par v.c.			25
Cobourg	"	" "B" par v.c.	General Construction and Dredging Co., Ltd	30 mai 1913	0 90½
Collingwood	"	" "A" par v.c.	C. S. Boone Dredging and Cons. Co., Ltd	24 juill. 1913	2 77
		" "B" par v.c.			0 59½
*Deseronto	"	" "A" par v.c.	R. Weddell & Co.	30 mai 1913	3 00
		" "B" par v.c.			0 20
Echo-Bay	"	" "B" par v.c.	Superior Dredge and Dock Co., Ltd.	24 juin 1913	0 22
Fitzroy-Harbour	Quai	Construction d'un	Thos. & John Moran	14 mars 1914	Liste des prix.
Fort-William (rivière McKellar)	Dragage	Classe "B" par v.c.	Great Lakes Dredging Co., Ltd.	27 mai 1913	0 60
Rivière des Français	Barrage dans le chenal sud	Construction d'un	Jennings & Ross Co., Ltd	17 fév. 1914	Liste des prix.
Gananoque	Quai et abords en pilotis.	" "	W. J. Sims, A. Robertson & R. A. Bingham	23 mars 1914	" "
Kenora	Quai	" "	F. Gilbert	3 sept. 1913	7,500 00
Kincardine	Brise-lames	" "	Wm. Bermingham	21 janv. 1914	Liste des prix.
Kingsville	Dragage	Classe "B" per v.c.	W. E. Hardison	7 juill. 1913	0 15 et 25c.
Little-Current	"	" "B" par v.c.	The Soo Dredging and Construction Co., Ltd.	6 août 1913	0 30
Meaford	Mur de soutènement (côté ouest)	Réparations et prolongement du	Green & Woolrich	1er déc. 1913	Liste des prix.
Napanee	Dragage	Classe "B" par v.c.	W. E. Phin	14 avril 1913	0 19
Penetanguishene (havre).	"	" "B" par v.c	Penetanguishene Dredging Company	2 août 1913	0 15
Picnic-Island	"	Par v.c	C. S. Boone Dredging and Cons. Co., Ltd	10 juin 1913	1 70
Port-Arthur	"	Classe "A" par v.c.	W. E. Phin	12 juill. 1913	2 00
		" "B" par v.c.			0 13

Port-Burwell	"	" "B" par v.c.	C. S. Boone Dredging and Cons. Co., Ltd.	1er juin 1913	0 $27\frac{7}{8}$
Rainy-River	"	" "B" par v.c.	J. P. Horne	19 sept. 1913	0 45
Richard's-Landing	Quai et entrepôt	Construction d'un	John O'Boyle & Company	14 janv. 1914	Liste des prix.
Sault-Ste-Marie	Quai public	Prolongement du	John O'Boyle	22 nov. 1913	26,973 00
"	Bassin de radoub	Construction d'un	The Lake Superior Dry Dock Co., Ltd.	28 mars 1914	Subside du gouv. de 3% pendant 25 ans.
"	Quai public	Prolongem. de 88 pds. lin.(p. pd).	John O'Boyle	11 juill. 1913	30 00
"	Dragage	Classe "B" par v.c.	The Sault Ste. Marie Dredging and Construction Co., Ltd.	6 août 1913	0 30
Telegraph et Nigger Islands.	"	" "A" par v.c.	R. Weddell & Company	20 juin 1913	4 00
Thornbury	Améliorations du havre		N. B. Horton & J. D. Stoddart	7 janv. 1914	Liste des prix.
Tiffin	Pour niveler certains endroits		The Canadian Dredge and Cons. Co., Ltd	21 avril 1913	386 86
" havre	Excavation de 1,000 vgs cub. de roc et 334 vgs cub. d'autres déblais.		" " "	19 mai 1913	2,350 00
Toronto *	Reconstruction d'une partie de la superstructure de la jetée est, entrée de l'est.		R. Weddell & Company	9 oct. 1913	13,398 00
Toronto	Construction d'un mur de sout., chenal des vais., brise-lames, etc.		Canadian Stewart Co. Ltd	29 " 1913	Liste des prix.
Trenton	Dragage	Classe 'A,' par vg. cube / Classe 'B,' par vg. cube	R. Weddell & Co	4 juill. 1913	3 95 / 0 22
"		Classe 'A,' par vg. cube / Classe 'B,' par vg. cube	John E. Russell	10 " 1913	3 30 / 0 25
Vail's-Point	Quai	Construction d'un	W. A. Grier & A. J. Greighton	1er déc 1913	6,983 00
Victoria, havre	Dragage	Classe 'B,' par vg. cube	Canadian Dredge & Cons. Co. Ltd	13 avril 1913	0 $12\frac{1}{2}$
" "	Quai	Construction d'un	McFarlane, Pratt & Henley Ltd	21 oct. 1913	Liste des prix.
Whitby	Dragage	Classe 'A,' par vg. cube / Classe 'B,' par vg cube	John E. Russell	10 juill. 1913	2 25 / 0 16
Windsor	Quai	Construction d'un prolongement de $169\frac{1}{2}$ pds	E. A. Ponsford	24 juin 1913	19,000 00
	Manitoba.				
Gull-Harbour	Quai	Prolongement du	William Dewar	2 fév. 1914	8,944 00
Selkirk	Cale-sèche avec rails	Construction d'une	The Crandall Engineering Co.	9 mars 1914	72,000 00
Saint-André, écluse (Lockport, Man.).	Pavage en asphalte du pont		D. J. Harry Webb	24 sept. 1913	6,290 00
	Colombie-Britannique.				
Ainsworth	Quai	Construction d'un	J. Dancy & Co	18 mars 1914	9,242 00
Canoe	Quai	" "	Andrew McConnell	13 oct. 1914	5,450 00
False Creek (Vancouver).	Dragage	Classe 'B,' par vg. cube	Pacific Dredging Co. Ltd	8 juill. 1913	0 21
" "	Dragage	Classe 'B,' par vg. cube	Pacific Dredging Co. Ltd	22 déc. 1913	0 21
Fraser, riv. (Woodward Slough).	Barrage à aile n° 3	Construction du	Hodgson, King and McPhelan Bros	14 janv. 1914	Liste des prix.

* Transféré à John E. Russell.

N° 1—CONTRACTS adjugés par le Ministère des Travax Publics, le 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIERES—*Suite.*			$ c.
Colombie-Britannique—Fin.			
Kaslo... Quai public... Construction d'un.	Wm. English	11 févr., 1914.	13,500 00
Pitt River... Dragage... Classe 'B,' par verge cube.	Pacific Dredging Co. Ltd	26 août, 1913.	0 18
Roy's Beach... Quai... Construction d'un	R. H. Wood	17 déc., 1913.	6,300 00
Sand Heads (emb. de la rivière Fraser)... Dragage... Classe 'B,' par verge cube.	The Navigation Dredging Co. Ltd	26 févr., 1914.	0 23½
Shelter Point... Quai... Construction d'un.	Hodgson & King	13 déc., 1913.	5,350 00
Steveston... Jetée... Construction d'une	Brolie & Martin	7 oct., 1913.	Liste des prix.
Summerland... Quai... Construction d'un	Andrew McConnell	8 déc., 1913.	" "
Vancouver... Quai... Construction d'un	Henry, McFee & McDonald	20 août, 1913.	" "
Victoria, havre... Excavation pour niveler le site à la pente du quai... par verge cube	Sir John Jackson (Canada) Limited	3 sept., 1913.	2 00
et pour construire un mur en béton reliant le brise-lames avec le mur de soutènement... par verge cube	" " " "	" " "	11 00
" "... Quais... Construction de	Grant, Smith & McDonald Ltd	9 mars, 1914.	Liste des prix.
Willow Point... Quai... Construction d'un.	Wm. English	1 sept., 1913.	7,250 00
Vaisseaux, dragues et outillages.			
Construction de deux (2) chalands à bascule en acier, de 500 verges cubes.	The Kingston Shipbuilding Co. Ltd.	14 avril, 1913.	65,000
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues du ministère, Provinces Maritimes, 1913-14.	W. H. Thorne & Co. Ltd	17 mai, 1913.	Liste des prix.
Fournit. de boyaux (hose) pour les dragues du ministère, Ontario et Québec, 1913-14.	Goodyear and Tire Rubber Co. of Canada, Ltd.	17 mai, 1913.	" "
Fournit. de boyaux (hose) pour les dragues du ministère, Ontario et Québec, 1913-14.	Canadian Consolidated Rubber Co. Ltd	17 mai, 1913.	" "
Fourniture de l'huile et graisses pour les dragues du ministère, Ontario et Québec, 1913-14.	McCool Bros. & Co	17 mai, 1913.	" "
Fourniture de chaînes pour les dragues du ministère, Ontario et Québec, 1913-14	Frothingham & Workman Ltd	17 mai, 1913.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues du ministère, Provinces Maritimes, 1913-14.	General Supply Co. of Ottawa Ltd	17 mai, 1913.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues du ministère, Ontario et Québec, 1913-14.	Canadian Consolidated Rubber Co. Ltd	17 mai, 1913.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues du ministère, Provinces Maritimes, 1913-14.	Brandram, Henderson Ltd	19 mai, 1913.	" "
Fournit. de cordes métal. pour les dragues du ministère, Provinces Maritimes, 1913-14.	B. Greening Wire Co. Ltd	19 mai, 1913.	" "
Fourniture de houille pour les dragues du ministère, Montréal, 1913-14	Geo. Hall Coal Co. of Canada, Ltd.	20 mai, 1913.	" "
Fourniture de 450 tonnes de meilleur charbon à vapeur, les ¾ en gros morceaux pour les dragues et remorq. du ministère, pour être liv. à Aylmer, Qué., en 1913-14, p. ton.	John Heney & Son, Ltd.	22 mai, 1913.	4 47
Fourniture de 450 tonnes de meilleur charbon à vapeur, les ¾ en gros morceaux pour les dragues et remorq. du minist., pour être liv. à Buckingham, Qué., 1913-14, p. ton.	John Heney & Son, Ltd	22 mai, 1913.	4 68

Fourniture de 2,150 tonnes du meilleur charbon à vapeur, les $\frac{3}{4}$ en gros morceaux pour les dragues et remorq. du ministère, liv. à Ottawa, Ont., en 1913-14, par tonne.	John Heney & Son, Ltd	22 mai 1913.	4 75
Fourniture de 100 tonnes de charbon anthracite pour les dragues et remorqueurs du ministère, livrables à Ottawa, Ont., en 1913-14, par tonne.	John Heney & Son, Ltd	22 mai 1913.	7 00
Fourniture de 5 tonnes du meilleur charbon de forge pour les dragues et remorqueurs du ministère, livrables à Ottawa, Ont., en 1913-14, par tonne.	John Heney & Son, Ltd	22 mai 1913.	5 95
Fourniture de 200 tonnes du meilleur charbon à vapeur, les $\frac{3}{4}$ en gros morceaux pour les dragues et remorq du ministère, liv. à Sturgeon Falls, Ont., en 1913-14, par tonne.	John Heney & Son, Ltd	22 mai 1913.	5 50
Fourniture de 2,000 tonnes (poids léger) de charbon à vapeur en gros morceaux pour les dragues et l'outillage du ministère, liv. à Trois-Rivières, Qué., en 1913-14, p. ton.	Canadian Import Co	28 mai 1913.	4 02
Fourniture de 1,600 tonnes (gros poids) de charbon à vapeur en gros morceaux pour les dragues et l'outillage du ministère, livrables à Québec, Qué., 1913-14, par tonne.	Canadian Import Co	28 mai 1913.	5 05
Fourniture de 300 tonnes (gros poids) de charbon à vapeur en gros morceaux pour les dragues et l'outillage du ministère, livrables à Québec, Qué., 1913-14, par tonne.	Canadian Import Co	28 mai 1913.	5 65
Fourniture de pinceaux et balais pour les dragues et outillage du ministère, pour Ontario et Québec pour 1913-14.	Daly & Morin	30 mai 1913.	Liste des prix.
Fourn. de boyaux (hose) pour les drag. et outil. du m., p. les Prov. Maritimes 1913-14.	Geo. T. Polley	30 mai 1913.	" "
Fourn. de chaines pour les dragues et outillage du min., p. les Prov. Maritimes 1913-14.	T. McAvity & Sons Ltd.	30 mai 1913.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et outillage du ministère, pour Ontario et Québec pour 1913-14.	The Ottawa Paint Works	30 mai 1913.	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et outillage du ministère, pour Ontario et Québec pour 1913-14.	Frotingham & Workman Ltd	30 mai 1913.	" "
Fournit. de cordes métal. pour les dragues et outil. du min. pour Québec pour 1913-14.	The General Supply Co. of Canada, Ltd	30 mai 1913.	" "
Fournit. de cordes métal. pour les dragues et outil. du min. pour Québec pour 1913 14.	The Dominion Wire Rope Co. Ltd	30 mai 1913.	" "
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et outillage du ministère, pour les Provinces Maritimes pour 1913-14.	The Imperial Oil Co. Ltd	30 mai 1913.	" "
Fourniture de valves et garniture à tuyaux pour les dragues et l'outillage pour Ontario et Québec pour 1913-14.	Samuel Fisher	2 juin 1913	" "
Fourniture de valves et garnitures de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage pour les Provinces Maritimes pour 1913 14.	Canadian Fairbanks Morse Co. Ltd	2 juin 1913	" "
Fourniture de 225 tonnes du meilleur charbon à vapeur, les $\frac{3}{4}$ en gros morceaux pour les dragues et remorq. du ministère, liv. à Chambly, Qué., pour 1913-14, par tonne.	Andrew Baile	5 juin 1913	4 68
Fourniture de 300 tonnes du meilleur charbon à vap., les $\frac{3}{4}$ en gros morc. pour les dragues et remorq. du minist., livrables à Haileybury, Ont., pour 1913-14, par tonne.	Andrew Baile	5 juin 1913	5 58
Fourniture de 225 tonnes du meilleur charbon à vap., les $\frac{3}{4}$ en gros morc. pour les dragues et remorq. du minist., livrables à St-Jean, Qué., pour 1913-14, par tonne.	Andrew Baile	5 juin 1913	4 33
Fournit. de 300 tonn. du meill. charb. à vap., les $\frac{3}{4}$ en gros morc. pour les dragues et remorq. du minist., livrab. à la Rivière-du-Loup (en bas) pour 1913-14, par tonne.	Andrew Baile	5 juin 1913	5 43
Fournit. de 200 tonnes du meill. charb. à vap., les $\frac{3}{4}$ en gros morc. pour les dragues et remorq. du minist., livrab. Cache-Bay, Ont., pour 1913-14, par tonne.	Andrew Baile	5 juin 1913	5 33
Fournit. de 2,000 tonn. (gros poids) de charb. à vap., par gros morc. por les dragues et l'outill. pour les Provinces-Maritimes, pour 1913-14, par tonne.	The Dominion Coal Co. Ltd	27 juin 1913	4 25
Fourniture et livraison de bois créosoté dans le nord et l'est du Nouv.-B., par M.B.M.	Mackay Bros	30 juin 1913	65 00
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage pour les Provinces Maritimes, 1913-14.	Frotingham & Workman Ltd	11 juil. 1913	Liste des prix.
Construction d'un remorqueur en bois avec moteur à gazoline	The W. H. Kelly Lumber Co	14 juil. 1913	8,300 00
Fournit. de 300 tonn. (gros poids) de charb. à vap. (Albion lump) pour les dragues et remorq. du ministère, pour Charlottetown, I.-P.-E., pour 1913-14, par tonne.	W. H. Noonan & J. R. Davies	17 juil. 1913	4 50

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada du 1er avril 1913, au 31 mars 1914—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du Contrat.	Montant.
Vaisseaux, Dragues et outillage — Suite.			$ c.
Réparations et installation d'huile sur la drague "Fruhling"	Wallace Shipyards Ltd	28 juill. 1913	9,400 00
Fourniture de valves et garnitures pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., 1913-14.	The Hickman Tye Hardware Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourn. de cordes métall. p. les drag. et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., p. 1913-14.	Peter McQuade & Son	2 août 1913	Liste des prix.
Fourn. d'étoupage p. les dragues et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., pour 1913-14.	Peter McQuade & Son	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture d'articles pour les navires pour les dragues et l'outillage du ministère, Victoria, C.-B., pour 1913-14.	Peter McQuade & Son	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de gazoline et huile de pétrole pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., pour 1913-14.	The Imperial Oil Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourn. de quincaillerie p. les drag. et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., p. 1913-14.	Walter S. Fraser & Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de houille pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., pour 1913-14 par tonne.	J. Kingham	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de houille pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., pour 1913-14, par tonne.	Victoria Fuel Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture d'huile et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., pour 1913-14.	Imperial Oil Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de peintures, huiles et vernis pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., 1913-14.	Peter McQuade & Son	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Victoria, C.-B., pour 1913-14.	E. B. Marvin & Co	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture d'épiceries pour les drag. et l'outill. du min., p. Victoria, C.-B., p. 1913-14.	H. O. Kirkham & Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fournit. de poisson frais p. les drag. et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., p. 1913-14	D. K. Chungraves Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de légumes p. les dragues et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., p. 1913-14.	D. K. Chungraves Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de viandes p. les dragues et l'outill. du min. p. Victoria, C.-B., p. 1913-14.	P. Burns & Co. Ltd	2 août 1913	Liste des prix.
Fourniture de 1,500 tonnes de charbon à vap., en gros morc. pour les dragues et l'outillage du ministère, pour New-Glasgow, N.-E., pour 1913-14, par tonnes.	Mackenzie & Yorkston	7 août 1913	4 70
Fourniture et livraison de 3,300 pieds de tubes de bronze flexible à Saint-Jean, N.-B.	The Canadian Fairbanks Morse Co. Ltd	11 août 1913	12,563 56
Construction d'une nouv. coque et d'une bâtisse pour l'arrache-souche "Samson"	Coquitlam Shipbuilding & Marine Ry. Co. Ltd.	29 août 1913	20,845 00
Ré-installat. du briseur de roc Lobnitz No 2 pour la flotte de la Colombie-Britannique.	W. B. Morgan	4 sept. 1913	19,411 00
Réparations au steamer "Speedy"	Polson Iron Works Limited	8 sept. 1913	4,950 00
Examen et installat. d'un appareil p. brûler de l'huile dans la drague "King-Edward"	British Columbia Marine Railways Co. Ltd	13 nov. 1913	12,086 00
Conversion de la drague "Ajax" en un brûleur d'huile	British Columbia Marine Railways Co. Ltd	27 nov. 1913	5,820 00
Fourniture du fer pour un chaland d'une capacité de 260 verges cubes	Vancouver Engineering Works Ltd	23 déc. 1913	3,650 00
Construction d'un (I) chaland d'une capacité de 260 verges cubes	Wallace Shipyards Limited	29 déc. 1913	8,475 00
Inst. de réser. à l'huile p. comb. et d'un app. à brûler l'h. sur le rem. "Point-Ellice"	Wallace Shipyards Limited	19 janv. 1914	4,386 00
Fourniture de 24 nœuds de cable sous-marin	Siemens Co. of Canada Limited	11 mars 1914	46,700 00

Service Télégraphique du gouvernement.			
Envoi par train de fret des articles nécessaires aux lignes télégraphiques du Yukon, Quesnelle, C.-B., (vers le nord) par livre.	Thomas Blench	23 mai 1913	0 09
Envoi par train de fret des articles nécessaires aux lignes télégraphiques du Yukon, Hazelton, C.-B., (vers le nord) par livre.	Geo. M. Beirnes	21 mai 1913	0 17
Envoi par train de fret des articles nécessaires aux lignes télégraphiques du Yukon, Hazelton, C.-B., (vers le sud) par livre.	Geo. M. Beirnes	21 mai 1913	0 11
Transport des articles nécessaires aux lignes télégraphiques du Yukon, Telegraph-Creek, C.-B., vers le nord et le sud.	J. Frank Callbreath	9 juin 1913	Liste des prix.
Reconstruction d'environ 213·5 milles de lignes télégraphiques, Ile-du-Prince-Edouard	The Anglo-American Telegraph Co	25 nov. 1913	Coût estimé à $33,613.00 ; ½ sera payé par le gouvernement.

ÉTAT Nº 2

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES

N° 2—ETAT des propiétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Area.	Price.
1913.						$ c.
2 avril	Cité de Québec	Sa Majesté	Permis d'empiétement sur la rue Buade, Québec, Que.	En rapport avec le nouveau portique du bur. de poste	5 pds 6 pouces	Don gratuit.
2 "	Thos. A. Croker *et all.*	"	Vente d'un terrain à Middleton, N.-E.	Site pour l'édifice public	7,000 pds carrés.	2,500 00
2 "	Avis d'expropriation		Expropriat. de terrain à South-Gut, N.-E	Abords du quai	0.06 acre	
2 "	Kalil Farah	Sa Majesté	Vente des lots Nos 33, 34, 35 et 36 sur le côté est de la rue Spruce, New-Liskeard, Ont., et lots Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 côté ouest de Loughrin Ave, New-Liskeard, Ont.	Réservoir du lac Témiskaming.		
2 "	"	"	Vente des lots Nos. 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 et 53, côté est de la rue Paget, New-Liskeard Ont., et lots Nos. 38, 39, 41 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 et 50, côté ouest de la rue Wellington, New-Liskeard, Ont.	" "		
2 "	"	"	Vente des lots Nos. 34, 35, 41, 42, 43, 44, 45, 46 et 47, côté est de la rue Wellington, New-Liskeard, Ont., et lots Nos 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 et 40 côté ouest de la rue Armstrong, New-Liskeard, Ont., et lots Nos 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31, côté est de la rue Armstrong New-Liskeard, Ont.	" "		
2 "	"	"	Vente des lots Nos 11, 13, 14, 15, 16 et 17 côté ouest de la rue May, New-Liskeard, Ont., et lots Nos 13, 14 et 15, côté est de la rue May, New-Liskeard, Ont., et lots Nos 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, côté ouest du Boulevard, New-Liskeard, Ont.	" "		21,149 15
2 "	"	"	Vente d'une partie du lot No 9, New-Liskeard, Ont.	" "		
2 "		"	Vente du lot riverain, block "A", côte nord du lac Timiskaming, New-Liskeard, Ont.	" "		

7 "	Sadie Farah..............	"	Remise de tous dommages à la propriété, à New-Liskeard, Ont.	En rapport avec le réservoir du lac Témiskaming	....	965 00
11 "	Corporation du village de Durham, Ont.	"	Vente d'une partie du lot No 13, côté est de la rue Garrafraxa, Durham, Ont.	Site d'un édifice public. .	40 pds x 78 pds...	2,200 00
12 "	Corporation de la Ville de St. Ours, Qué.	"	Transfert d'un lopin de terrain, partie du lot No 89, St-Ours, Qué.	Site pour quai..........	9,438 pds carrés...	Transfert gratuit.
12 "	Chas. K. Graham *et ux. et all.*	"	Vente du lot No 39, rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site des nouveaux édifices.	....	23,158 00
12 "	L. A. Rutledge *et all* ...	"	Vente d'un ter. à Watt-Settlement, N.-E	Site pour quai	0.06 acre.........	25 00
14 "	Avis d'expropriation	....	Terrain exproprié à Toronto, Ont.	Site pour entrepôt de vérification.	. . ..	....
14 "	" "	....	Terrain exproprié à Toronto, Ont........	Bureau de poste général..	....	....
24 "	Mme veuve F. Pariseau....	Sa Majesté	Vente d'un terrain avec quai au village de Beloeil, Qué.	Site pour quai...........	10,400 pds carrés..	1,500 00
25 "	The Geo. W. Churchill Estate Ltd.	"	Vente de terrain à Waltham, N.-E.......	"	0.08 acre.........	1 00
28 "	V. W. Smith...............	"	Vente des lots Nos 16, 17, 18 et 19, block 34, sec. 1, Prince-Rupert, C.-B.	Site pour édifice public...	....	95,000 00
28 "	Edmond Vézina....	"	Permission d'occuper à perpétuité le lot No 119 avec droit de passage à l'Ile-aux-Grues, Qué.	Site pour la construction et l'entretien d'une ligne de téléphone.	....	100 00
						8,000 00
29 "	Richelieu and Ontario Nav. Company.	"	Vente d'une partie du lot No 134 avec quai à Saint-François-Xavier de Batiscan, Qué.	Site pour des fins du gouvernement.	....	
2 mai	Sa Majesté	Ville de Maple-Creek.	Vente de la ½ sud du lot No 18, propriété 9, Maple-Creek, Sask.	Site pour Hôtel-de-ville...	....	1,125 00
2 "	T. S. Vardon.......... ..	Sa Majesté	Vente d'un terrain à la Malbaie, Qué....	Site pour brise-lames.....	1.33 acres.........	500 00
2 "	Edw. Hotton *et all*........	"	Vente d'une partie du lot du cadastre No 9K et 9L, Malbaie, Qué.	" "	0.15 acre..........	200 00
2 "	Aaron W. Hillborn *et all*..	"	Vente d'une partie du lot No 10, 3e con., Hespeler, P. Q.	" édifice public...	1/5 acre.........	3,000 00
12 "	J. Kennedy................	"	Vente d'un terrain sur le côté est du havre de Musquodoboit, N.-E.	" abords du quai..	0.0045 acre.......	15 00
15 "	Corporation du district de Vancouver-Ouest.	"	Vente du quai et quittance d'un lot riverain, Vancouver-Ouest, C.-B.	" quai.	5,987-8/10 pds	6,000 00
16 "	Geo. Nickle.	"	Vente des lots Nos 21 et 22, propriété 3, Melita, Man.	" édifice public...	....	1,400 00
21 "	A. E. Pontbriand.........	"	Vente du lot du cadastre No 685, Sorel, Qué.	" quai à St. Joseph de Sorel.	36,755 pds carrés..	15,000 00
24 "	Corporation de East-Angus	"	Vente du lot No 13-82, 3ème rang, East-Angus, Qué.	" édifice public...	36,075 pds	5,000 00
29 "	Alphonse Lambert........	"	Vente du lot No 933, Rivière-du-Loup, Co. de Maskinongé, Qué.	" barrage et écluse	5.31 arpents......	531 00
29 "	Louis Cloutier	"	Vente du lot No 109, Rivière-du-Loup, Co. de Maskinongé, Qué.	" " "	0.88 arpents......	88 00
29 "	Onésime Plante...........	"	Vente du lot No 108, Rivière-du-Loup, Co. de Maskinongé, Qué.	" " "	1.158 arpents.....	115 00
2 juin	Edwin Smale *et ux*........	"	Vente d'une partie du lot No 3, à Port-Bruce, Ont.	Pour bassin de virage. ...	0.094 acre........	1 00

N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite*.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
4 juin........	Conseil gouvernant l'Armée du Salut en Canada.	Sa Majesté.......	Vente d'une partie du lot No. 19, 11e con. canton Wallace, Palmerston, Ont.	Site pour bureau de poste.	1.20 acres.........	1,750 00
9 "	I. N. Linett	"	Vente du lot No. 17, propr. 1, sub-division du lot No. 11, district lot No. 360, rang 5, Coast Dist. Terrace, B. C.	Site pour bureau de Télépraphe.	....	1 00
10 "	Revillon Frères Trading Co. Ltd.	"	Vente du lot No. 12, propriété 3 du lot riverain No. 22, au lac du Petit Esclave, Grouard, Alta.	Site pour bureau de télégraphe.	....	500 00
13 "	Sa Majesté...............	M. & C. Egleson.	Certificat du judgment *re* terrain exproprié, rue Sussex Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.	....	9,200 00 et
				Intérêt à 5% du 15 janv. 1908 au 28 fév. 1911.	....	1,436 71
17 "	Hon. Wm. Pugsley.. .. .	Sa Majesté	Vente d'une part. du lot No. 32, côté nord de la rue Wellington, part. des lots Nos. 31 et 32, part. du lot No. 44, côté sud de la rue Vittoria et portion du terrain d'ordonnance entre la limite nord de la rue Vittoria et de de la rivière Ottawa, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.	17,043 chaînes car 30¾ perches. *....	75,000 00
18 "	Avis d'expropriation......	....	Terrain exproprié à Ste. Anne des Monts, Qué.	Site pour quai...........	4,036 pds	....
20 "	Chas. Holt *et ux*..........	Sa Majesté......	Vente d'un emplacement de quai à Port Credit Harbour, Ont.	Site pour les fins du gouvernement.	21.19 acres.......	30,000 00
20 "	Avis d'expropriation......	....	Terrain exproprié à Union Bay, C.-B.	Site pour édifice public...	0.275 acres.......	....
24 "	Minis. de la Marine et Pêc.	Minist. des Travaux Publics...	Transfert des terrains dans le lit du hâvre public à Prince Rupert, C.-B.	Site pour les fins du gouvernement.	....	Transfert grat.
25 "	James Mackerrow.........	Sa Majesté..... .	Vente des lots Nos. 432, 434, 434½, avec 2 bâtisses sur l'avenue Spadina, Toronto, Ont.	Pour station postale, Spadina et Oxford.	....	8,500 00
27 "	Gouv. de la Colombie brit..	Gouv. du Domin.	Transfert du terrain décrit dans les statuts C.-B., 1913, Victoria, C.-B.	Pour amélioration du havr.	....	Transfert grat.
30 "	Pierre Lortie	Sa Majesté......	Vente d'une partie des lots Nos. 527 et 534 à Beauport, Qué.	Pour bureau pe poste.....	8,964 pds.........	2,500 00
1er juillet.....	Avis d'expropriation	....	Terrains exprop. à la rivière Rouge, Man.	Pour améliorations aux rapides St.-Andrews, Man	....	....

5 "	J. Brand, *et ux*	Sa Majesté	Vente d'une part. du lot No. 19, 11e con., canton de Wallace, Palmerston, Ont.	Site pour bureau de poste.	1-20 acre	550 00
7 "	Corporation du canton de Malahide.	"	Vente du lot No. 6, Port Bruce, Ont.	Pour bassin de virage	.092	1 00
8 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie des lots riverains Nos. 38, 39, 40, 41 et 42, et partie d'une bande de terrain à Toronto, Ont.	Site pour entrep de vérif. et station postale "A"		
9 "	Corporation du village de Napanee	Sa Majesté	Vente des lots No. 2 et 3, et une bande de terrain 45 pds de largeur au sud de de la rue Robert, Napanee, Ont.	Site p. manège militaire		1 00
10 "	G. McClure	"	Vente des lots Nos. 20, 21 et 22, propriété 20, Carman, Man.	Site pour édifice public		7,500 00
10 "	E. Winkler	"	Vente des lots Nos. 19, 20 et 21, propriété 5, sub-div. de la ½ sud Sec. 5, canton 1, rang 1, Gretna, Man.	Site pour édifice public		3,000 00
12 "	The National Breweries, Ltd.	"	Vente d'une partie des lots Nos. 98, 142, 140 et partie du lot No. 141, Ste. Thérèse de Blainville, Qué.	Site pour édifice public		8,500 00
16 "	Certificat du titre		Acquisition des lots Nos. 190 et 191 à Elmwood, Man.	Site pour des fins du gouv.		Grat.
16 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un terrain et propriété additionnels à Lévis, Qué.	Site pour nouveau bassin de radoub.		
16 "	Arthur C. Payson, *et al*	Sa Majesté	Vente de terrain et d'un terrain couvert par l'eau à Westport, N.-E.	Site pour brise-lames	0.27 acre	100 00
21 "	Certificat du titre		Vente d'un terrain comprenant les lots Nos. 18 et 19, côté est de la rue Armstrong, New Liskeard, Ont.	Pour réservoir à Témiskaming.		
21 "	Margaret E. Simpson	Sa Majesté	Vente de terrain et d'un terrain couvert par l'eau à la riv. des Français. I.-P.-E.	Site pour quai		300 00
23 "	Sravru Cavadia	"	Facture de vente du remorqueur *George W. Yates.*	Pour les fins du gouv		29,529 00
28 "	J. W. Churchill, *et al.*	"	Vente de terrain, d'emplac. de quai et de lot riverain à Hansport, N.-E.	Site pour quai		1,750 00
29 "	George McDonald *et ux*	"	Vente d'une partie du lot No. 14, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour nouvel édifice des ministères.		9,500 00
31 "	Fanny Pratt	"	Vente du lot No. 5, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouvel édifice des ministères.		35,210 00
31 "	J. S. Davis	"	Vente d'une partie du lot No. 226, Latchford, Ont.	Pour un barrage	1,881 pds. car.	250 00
1er août	W. A. Hollinrake, *et ux.*	"	Vente des lots Nos. 1 et 2 et une partie du lot No. 3 côté est de l'avenue Brant Brantford, Ont.	Site pour manège militaire		15,631 92
3 "	E. B. Crowe et épouse		Vente d'un terrain et droit de passage de 25 pds. de larg., à Sterlings Brook, N.-E	Site pour quai	2.05 acres.	40 00
4 "	Certificat du titre		Vente des lots Nos. 17 et 18, propriété 17, de la paroisse de St.-Boniface, Man.	Site p. quai à Winnipeg sta. postale Fort-Rouge.		
5 "	Certificat du titre		Vente du lot No. 35, partie de la sec. 36 à Comox, C.-B.	Site pour édifice public		
8 "	Thomas Farrer, *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Bass River, N.-B.	Droit de passage au quai	1·86 acre,	100 00

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Date du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
8 août	W. J. Yates	Sa Majesté	Vente d'une partie de la réserve du côté sud-ouest de Wabbee Creek, entre la rue May et l'avenue Whitewood, New Liskeard, Ont.	Réservoir du lac Timiskaming.	0·03 acre	825 00
8 "	L. J. Fitzpatrick	"	Vente des lots Nos 1, 2, 3, côté ouest de la rue Roberts, et lot No 6, côté nord de Oak ave., et lots Nos 1, 2, 3 et 4, côté est de la rue Roberts, New Liskeard, Ont.	" "		2,475 00
8 "	Matthew Upton	"	Vente des lots Nos 4 et 5, côté sud de Whitewood ave., New Liskeard, Ont.	" "	8,363·52 pds	2,200 00
14 "	Sa Majesté	Ville de Chilliwack.	Transfert d'une bande de terrain, angle nord-ouest du lot No. 3, étant ½ des Nos 4 et 11, prop. 17, Chilliwack, C.-B.	Pour une ruelle	0·0378 acre	Transfert gratuit.
15 "	Sarah Jean Scott	Sa Majesté	Vente du lot No 36, côté est de la rue Wellington, New Liskeard, Ont.	Réservoir du lac Timiskaming.	4,328·12 pds	350 00
15 "	Certificat du titre		Vente de la ½ ouest, ¼ nord-est de la section 5, township 58, rang 9, St-Paul de Métis, Sask.	Pour bureau de télégraphe.		400 00
16 "	Wm. Sheppardson	Sa Majesté	Vente du lot No 5, côté ouest de la rue May, New Liskeard, Ont.	Réservoir du lac Timiskaming.	4,270·46 pds	218 50
16 "	Jos. Irwin	"	Vente des lots Nos 6, 7, 8 et 9, côté nord de la rue May, New Liskeard, Ont.	" "	17,081 pds	1,600 00
16 "	Peter Gorman, *et ux.*	"	Vente du lot No 14, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices publics.		6,500 00
18 "	Samuel Greenwood	"	Vente du lot No 12, côté ouest de la rue May, New Liskeard, Ont.	Réservoir du lac Temiskaming.	4.270 46 pds	700 00
19 "	James Scott	"	Vente du lot No 33, côté est de la rue Wellington, New Liskeard, Ont.	" "	4,328·12 pds	450 00
19 "	Wm. J. Yates	"	Vente des lots Nos 1 et 2, côté sud de la rue Sharpe, New Liskeard, Ont.	" "	10,263·75 pds	700 00
21 "	Ottawa Home for Friendless women.	"	Vente du lot A4, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices publics.	6,930 pds	37,225 00
22 "	Arthur Bouchard	"	Vente de la partie est du lot No. 100 et de la partie ouest du lot No. 99, Ste-Geneviève, co. Champlain, Que.	Site pour quai	1,626 pds	500 00

22 "	Arthur St-Arnaud	"	Vente de la partie ouest du lot No. 102, Ste-Geneviève, co. Champlain, Qué.	" "	5,514 pds.........	400 00
23 "	Avis d'expropriation....	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 1, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	Amélioration de la rivière McKellar.	4·41 acres.........	....
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 3, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	1·53 acres.........	....
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 3, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	1·02 acres.	....
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 4, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	1·39 acres.......	....
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 5, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	·95 acres....... .	... .
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 5, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	1·21 acres.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 6, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	2·34 acres.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 7, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	1·12 acres.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 9, con. E, Ile No 1, Fort-William, Ont.	" " ..	2·02 acres.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie des lots Nos 4, 3 et 5, con. D, Ile No 2, Fort-William, Ont.	" " ..	Lot 4 2·49 acres, lot 3 1·40 acres, lot 5 0.07 acres.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 5, con. D, Ile No 2, Fort-William, Ont., et d'un terrain couvert par l'eau, en avant du lot No 5, con. D, Ile No 2, Fort-William, Ont.	" " ..	1·10 ac., 0·31 ac.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrain, partie du lot No 7, con. D, Ile No 2, Fort-William, Ont., et d'un terrain couvert par l'eau, en avant du lot No 6, con. D, Ile No 2, Fort-William, Ont.	" " ..	0·50 ac., 0·31 ac.	
23 "	" "	....	Expropriation de terrains, parties du chemin alloué en avant des concessions D D et K, Ile No 2, et en avant de la 5e Ave., Ile No 2, et en avant des lots Nos 2 et 1, con. D, Ile No 2, et du lot No 9, con. K, Ile No 2, et des lots Nos 6 et 7, con. D, Ile No 2, à Fort-William, Ont.	" " .	9·61 acres.	

N° 2—État des propriétés achetées ou vendues par le Ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au au 31 mars 1914—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ cts.
23 août	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain, partie du lot n° 10 con. K, Ile n° 1, Fort William, Ont., des parties du chemin en avant de la con. E et K, Ile n° 1, et des partie du bout sud de la 5e avenue, partie de Kingsby avenue et parties du sud de la 10e avenue, à Fort William, Ont	Améliorations à la rivière McKellar	11·91 ac., 13·24 ac.	
23 "	" "		Expropriation des lots n°s 2 et 3, (436 avenue Spadina,) Toronto, Ont.	Site pour station postale (Avenue Spadina).	13·24 acres	
25 "	Henry Hartman	Sa Majesté	Vente des lots n°s 1, 2, 3, 4 et 5, côté sud de Beavis Terrace, New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming		600 00
26 "	Wm. A. Patterson	"	Vente de terrain à Tatagamouche, N.S.	Site pour quai	0·55 acre	60 00
26 "	F. T. Gardner *et ux.*	"	Vente de terrain à Brooklyn, N.S.	" brise-lames	0·19 acre	450 00
26 "	L. J. Fitzpatrick	"	Vente d'une partie de la réserve rue Murry, prop. 21, à New-Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Témiskamingue	0·4 acre	1,200 00
29 "	Alex. Moore *et ux.*	"	Vente d'une partie du lot n° 4, côté ouest de la rue William, Palmerston, Ont	Site pour édifices publics	24 pds. x 66 pds.	250 00
29 "	Hugo Carstens	"	Vente des lots n°s 1 et 2, prop. 19, paroisse St-Jacques, Winnipeg, Man.	" pour Station postales (Portage Avenue).		35,000 00
30 "	Ministère des affaires des Sauvages.	Ministère des Travaux publics.	Transfert d'une partie de la réserve des sauvages, à Fort William, Ont.	Pour débarcadère du côté sud de la rivière Kaministiquia.	2·03 acres	3,045 00
1er sept.	Thomas Babineau *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain et des propriétés, Richibucto, N.-B.	Quai du côté sud	251 acres	150 00
2 "	W. W. Coleman	"	Vente d'une partie du lot n° 2, propriété 23, Stonewall, Man	Site pour édifice public	40 pds. x 76 pds.	2,500 00
5 "	D. Thompson *et ux.*	"	Vente de terrain à Little Dipper Harbour, N.-B	" brise-lames	1/9 acre	50 00
10 "	T. B. Collins *et ux*	"	Vente d'une partie du lot n° 12, 5e con. township de Cavan, Millbrook, Ont	" édifice public	66 ft. x 80 ft.	1,000 00
10 "	Certificat du titre		Vente du lot n° 4, propriété 61, Calgary, Alta.	" " "		
12 "	" "		Vente des lots n°s 31 et 32, Vermilion, Alta.	" " "		

17 "	His Majesty	Chas. McCrea	Vente du lot nº 148 côté sud de la rue Elm, Sudbury, Ont.	Entreprise privée		23,101 00
18 "	M. McKinnon *et ux.*	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot nº 65, Rock Point, I.P.-E.	Site pour quai public	3½ acres	275 00
19 "	W. A. Parker	"	Vente des lots nºs 9 et 10, propriété 116, partie de sec. 30, township 3 rang 8, Manitou, Man.	" édifice public		1,150 00
22 "	La municipalité de la ville de Barrie	"	Vente des lots nºs 1 sur le côté est de la rue Small, et 1 sur le côté ouest de la rue Height, Barrie, Ont.	" manège militaire	1 acre	1 00
22 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain couvert par l'eau à Callander, Ont.	Pour prolongem. du quai	6·56 acres	
22 "	C. F. Beattie *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Carrsbrook, N.S.	" brise-lames	½ acre	50 00
23 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Albert, N.B.	" quai	1·4 acre	
24 "	Certificat du titre		Vente de la ½ sud-est du lot no 8, propriété 9, Indian Head, Sask.	Site pour l'édifice du génie Forestier.		2,500 00
26 "	Mme. Louis Comtois	Sa Majesté	Vente du terrain avec quai au village de Belœil, Qué.	Site pour quai	5,252 pds. carrés	1,400 00
27 "	T. H. Carling *et al*	"	Vente du lot nº 11 et partie du lot nº 10 à London, Ont.	" édifice public		130,000 00
29 "	W. C. Edwards *et al*	"	Vente des parties postérieures du lot nº 21, rue Kent et Wellington et lot nº 22, rue Kent, Ottawa, Ont.	" pour les nouveaux édifices des ministères	1	25,000 00
2 oct.	Sa Majesté	Jos. Hogue	Vente du lot nº 140 et 12 pieds ouest du lot nº 141, Ste-Thérèse de Blainville, Qué.	Entreprise privée		3,000 00
3 "	Succession de Mary Hall	Sa Majesté	Vente du lot 7, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour les nouv. édifices des ministères.		79,575 00
3 "	Wm. Arnold *et al.*	"	Vente des parties des lots nºs 9 et 10, côté ouest de la rue Kent, Ottawa.	Site pour les nouveaux édifices des ministères		106,000 00
4 "	La Cie Chantiers de St-Laurent Ltée.	"	Facture de vente d'un Yacht à gasoline, "Jeannette".	Pour fins du gouvernement		4,000 00
6 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Nicolet, Qué	Pour droit de pass. au quai	3,712 sq. ft.	
7 "	" "		Terrain exproprié à Woodward's Cove, N.B.	" " brise-lames.	0·34 acre.	
8 "	H. W. Laird & P. McAra	Sa Majesté	Vente des lots nºs 1, 2 et 3, propriété 284, Régina, Sask.	Site p. édifice des douanes		65,000 00
8 "	John Pearce	"	Vente d'une partie du lot nº 4, plan M, 79 New Liskeard, Ont.	Réservoir, lac Témiskaming.	0·65 acre	100 00
8 "	Erastus Sternburg	"	Vente d'une partie du lot nº 2, côté est du chemin du lac New Liskeard, Ont.	" " "	0·29 acre	200 00
8 "	Charles Brooks	"	Vente d'une partie du lot nº 10, 2e con. New Liskeard, Ont.	" " "	62·6 acres	4,382 00
8 "	Elizabeth Davis	"	Vente d'une partie du lot nº 11, 2e con. New Liskeard, Ont.	" " "	26·06 acres	1,824 20
8 "	E. F. Stephenson	"	Vente d'une partie du lot nº 12 2e con. New Liskeard, Ont.	" " "	44·90 acres	2,694 00
10 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Kaslo, B.C.	Site pour quai	·073 acre	
11 "	S. A. Ferrie, A. D. Pickell et J. A. Foley.	Sa Majesté	Vente du lot nº 1 et 15 pieds du lot nº 2, prop. 10, Battleford-nord, Sask.	" " édifice public		24,000 00

Nº 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada du 1er avril 1913, au 31 mars 1914—*Suite.*

Date de l'achat et du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
11 oct.	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Ste. Adelaïde de Pabos, Qué.	Droit de passage au brise-lames.	36,106 pds.	
11 "	Walter P. Pritchard	Sa Majesté	Vent d'une partie du ¼ nord-ouest, sect. 12, canton 20, rang 14, Pritchard, C.-B.	Site pour quai	159 acre	1 00
16 "	Succession de feu James Morgan.	"	Rétrocession et transport de terrain couvert par l'eau à Sorel, Qué.	Pour quai à haut niveau	60,000 pds. car. et intérêt depuis septembre 1900.	4,000 00
16 "	Cie de navigation Richelieu et Ontario.	"	Rétrocession et transport de terrain couvert par l'eau à Sorel, Qué.	" " "	7·04 acres	15,000 00
16 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Comeau's Cove, N.-E.	Pour brise-lames.	1·62 acre	
21 "	Angus J. McLean	Sa Majesté	Vente du lot No. 64, Little Sands, I.-P.-E.	" quai		250.00
23 "	Gouvern. provincial de la Colombie-Britannique	Gouv. du Domin.	Transfert du terrain et du quai à Squamish, C.-B.	Pour les fins du Gouvernement.		Transp. gratis
23 "	John Otto	Sa Majesté	Vente du lot No. 11, côté est rue May New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Témiskaming.	4328·12 pds. car.	400 00
23 "	F. H. Steel *et al.*	"	Vente d'un lopin de terre à Port Maitland, N.-E.	Site d'ancrage		200 00
25 "	P. Angers	"	Vente des lots du cadastre Nos. 22D-1 22e concession et partie de 22B-2 à Jonquieres, Qué.	Site pour édifice public	55x100 pds.	3,500 00
28 "	Gabriel Legault	"	Vente d'une partie du lot, No. 167, Papineauville, Qué.	" quai	3,912 pds.	100 00
29 "	Sa Majesté	Corporation de la ville de Grand Forks, C.-B	Donation d'une partie de terrain, propriété 16, à Grand Forks, C.-B.	Entreprise privée		Don gratuit.
31 "	Mlle M. J. St. Laurent	Sa Majesté	Vente de terrain à St-Ours, Qué.	Site pour édifice public	100 x 60 pds.	1,200 00
1er nov.	Sa Majesté	L. L. Baker	Démolition et vente d'une maison sur les lots Nos. 16, 17, 18 et 19, propriété 34, Prince Rupert, C.-B.	Entreprise privée		260 00
5 "	R. C. Douglas	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot No. 34, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.	14¼ perches	10,066 11
6 "	F. S. Brickendam	"	Vente d'une partie de la réserve, côté sud ouest de Wabee Creek, New Liskeard O.	Réservoir au lac Témiskaming.	½ acre moins 0·01 acre.	350 00
6 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Peterborough, Ont.	Pour un bassin de radoub.	1·33 acre	

7 "	Geo. Duncan....	Sa Majesté.....	Vente d'une partie du lot No. 20, et d'une partie du lot No. 2, propriété 1, Ingersoll, Ont.	Site pour manège militaire	2-5 acre..........	2,500 00
8 "	Edward Reid........ .	"	Facture de vente du remorqueur "Mabel Reid" et outillage de dragage.	Pour les fins du gouven...	....	17,500 00
8 "	John McDonald......	"	Vente du lot No. 346, côté nord de la rue Scott, New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	·7 acre..........	250 00
11 "	Certificat du titre.........	....	Vente d'une partie de la sous-ssection 31, sec. 18 et des îles adja., Victoria, C.-B.	Site pour brise lames au lac Victoria.	18·87 acres........	
13 "	John Renaud, sr.—........	Su Majesté......	Vente de la partie nord-ouest du lot No. 660, paroisse de St. Ambroise de la Jeune Lorette, Qué.	Site pour édifice public. ..	9402-2 pds. car....	2,250 00
17 "	Sa Majesté	Hon. H. Lennox.	Permission de construire un chemin à l'ouest du lot riverain No. 15, à Kempenfeldt, Ont.	Enterprise privée....	....	1 00
17 "	J. E. Coulter *et al.*.........	Sa Majesté......	Vente d'une partie du lot No. 20, propriété 1, Ingersoll, Ont.	Site pour manège militaire	....	4,000 00
18 "	Daniel Duggan.........	"	Droit perpétuel sur la partie inondée du lot No. 5, côté est du lac "A", New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	0·68 acre...	100 00
18 "	J. V. Childs..............	"	Vente des lots Nos. 25 et 26, côté ouest de la rue Armstrong, New Liskeard, Ont.	" " " ..	8656·24 pds......	550 00
19 "	H. P. Lauzon *et ux*.......	"	Vente de la ½ ouest du lot No. 18, 9e con. au village de Georgetown, Ont.	Site pour édifice public...	....	1.200 00
21 "	Dame Jos. Cote...........	"	Nente d'une partie du lot du cadastre No. 86-2 1er rang, paroisse de Grondines, Q.	Droit de passage au quai..	1485 pds.........	25 00
21 "	The Chat's Falls Realty Co. Ltd., ...	"	Vente du lot No. 6, côté ouest de la rue du port de Fitzroy, Harbour, Ont.	Site pour quai......	....	50 00
21 "	Gov't provincial de l'Ile-du-Prince-Edouard.........	Gouv. du Domin..	Vente de terrain et du terrain couvert par l'eau et du lot rive., etc., McAulay Shore, I.-P.-E.	" " ..	....	1 00
21 "	John Pollock et épouse....	Sa Majesté......	Vente des lots Nos. 8 et 9, côté nord de la rue Main, Norwich, Ont.	Site pour édifice public....	....	1,750 00
21 "	M. E. Akenhead et S. F. Whittey.	"	Vente de la partie ouest du lot No. 10, propriété 56, Nanaimo, C.-B.	" " " ..	. ...	9,500 00
24 "	John Ward...............	"	Vente d'une partie du lot No. 156, rang 1, Shoal Bay, C.-B.	Site pour quai........ ...	....	1 00
24 "	John Fitzpatrick....... ..	"	Remise du ¼ nord-ouest sec. 33, Tp. 20, rang 20, Last Mountain Lake, Sask,	Site pour barrage...	99·08 acres.......	3,875 00
25 "	M. E. Spencer et J. B. Nicholson	"	Vente de la partie ouest du lot No. 12, propriété 56, Nanaimo, C.-B.	Site pour édifice public...	....	7,500 00
26 "	James Wigmore *et ux*......	"	Vente du lot No. 17, côté sud de la rne Vittoria, Ottawa, Ont.	" pour les nouveaux édifices des ministères.	....	16,400 00
28 "	H. R. et F. Jepson........	"	Vente d'une portion de la partie ouest du lot No. 11, prop. 56, Nanaimo, C.-B.	Site pour édifice public...	... .	7,500 00
29 "	C. F. Saunders *et ux*.......	"	Vente du lot No. 3, propiété "C" village Burford, Ont.	" " " ..	....	2,000 00
29 "	M. V. Saurette...........	"	Vente du lot No. 4563, et ½ de la partie nord ouest de *4564, Verdun, Qué.	" " " ..	105x131·6 pds....	17,949 75

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.—*Suite.*

Date de l'achat et du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
1 déc.	Certificat du titre		Vente des lots Nos. 10, 11 and 12, paroisse de Saint-Jacques, (Winnipeg) Man.	Site pour manège milit.		6,000 00
5 "	Succession Marquis	Sa Majesté	Vente du lot n° 10, coté ouest de la rue May, New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	4,270·46 pds.	650 00
6 "	Dame A. E. Thibault	"	Vente du lot n° 5, et ½ sud du lot n° 4 coté est de la rue May, New Liskeard, Ont.	" " "	6,485 pds.	600 00
6 "	S. D. Eplett	"	Vente des lots nos 23 et 24, coté est de la rue Armstrong, New Liskeard, Ont.	" " "	8,540·93 pds.	325 00
6 "	S. D. Eplett	"	Vente des lots nos 18 et 19, du côté est de la rue May, New Liskeard, Ont.	" " "	8,540·90 pds	300 00
6 "	S. D. Eplett	"	Vente du lot n° 20, côté est de la rue Armstrong New Liskeard Ont.	" " "	4,270·46 pds.	425 00
6 "	E. McLeod	Sa Majesté	Vente des lots nos 8 et 9, côté est de la rue May, New Liskeard, Ont.	" " "	8,656.24 pds.	950 00
10 "	C. C. Farr	"	Remise de toute réclamations pour dommages aux parties des lots nos 66 et 67. Canton Guigues (Timiskaming, Qué.)	" "		92 50
11 "	T. McCamus et A. McKelvie.	"	Vente de 3 parties des propr. A B C et vente de 3 parties des propriétés B C à New Liskeard, Ont.	" " " "	4,192 acres 5,335 acres	6,442 60
11 "	S. M. Herron	"	Remise des dommages et de toutes réclamations *re* lots nos 14, 15 et 16 à New Liskeard, Ont.	" "		75 00
11 "	Robert Mauger	"	Vente de terrain à Sainte-Adelaide de Pabos, Qué.	Site pour brise-lames.	36,106 pds.	300 00
12 "	Grand Trunk Railway Co.	"	Vente de terrain couvert par l'eau le long du lot n° 2, 26ème Con. Tp. de Ainsworth, Callender, Ont.	" quai.	6·56 acres	100 00
13 "	Ministère des Travaux Publics.	Min. des Ch. de Fer et Canaux.	Transfert d'un lot riverain à Mulgrave, N.-E.	Pour les fins du Gouvern.		Trans. gratis.
13 "	New Liskeard Curling Association.	Sa Majesté	Vente des 48 pds est sur toute la largeur des lots nos 19, 21, 22, 23 et 24 côté ouest de la r. Armstrong, New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	9,123·84 pds.	700 00
18 "	J. H. Halliday *et ux*	"	Vente de terrain à Leonard's Cove, N.E.	Pour brise-lames.	0·18 acre.	25 00

19 "	Avis d'expropriation		Terraiu exproprié à Wolfville, N.-E.	" quai	0·59 acre	
19 "	Fidelity Realty Co., Ltd.	Sa Majesté.	Vente des parties des lots nos 30 et 31 côté nord de la r. Wellington St., Ottawa, Ont.	Site des nouv. édifices des ministères.		62,928.00 plus intérêt deuuis 9 mars '12.
20 "	Certificat du titre		Vente du lot riverain n° 61 et partie des 38·2 pieds ouest du lot riverain n° 61, Selkirk, Man.	Pour un slip à rails		
22 "	J. A. Stewart *et ux*	Sa Majesté	Vente du lot n° 3, Cockurn Island, Perth, Ont.	Site pour édifice public		3,000 00
22 "	Julia O'Keefe	"	Vente de lopins de terre au côté sud de la rue Sheffield, Saint-Jean, N.-B.	" arsenal		1,200 00
23 "	Alfred Wallace	"	Facture de rente d'une "Orange Peel"			18,000 00
26 "	Elizabeth King	"	Vente d'une partie du lot n° 6, Gravenhurst, Ont.	Site pour édifice public		1,200 00
26 "	Sa majesté	A. Jewett	Vente de l'édifice d'Immigration sur la propr. du G.T.R. Co's, Yonker, Sask.	Enterprise privée		400 00
29 "	M. P. Cyr	Sa Majesté	Vente du lot n° 37, rang 2, Tp. de Guigues (Timiskaming) Qué.	Réservoir au lac Timiskaming.	100 acres	350 00
1914.						
2 janv	A. Collette et C. J. Collette.	"	Vente de terrain et propriétés, côtè nord de Buctouche, N.-B.	Site pour édifice public		500 00
2 "	T. E. Armstrong	"	Vente de terrain, parties du lot n° 9, 5ème Con. Tp. de Harris (Timiskaming), Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	160 acres	480 00
6 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 22, 23, 24 et 25, propr. 2, excepté 6 pieds à l'est, High River, Alta.	Site pour édifice public		
7 "	H. H. Bradbury et J. T. Webb *et ux.*	Sa Majesté	Vente d'une partie du n° lot 7, Con. E, Ile n° 1, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière Kamisnistiquia.	2·70 acres	3,282 30
10 "	J. G. D. Knight et A. M. Fraser.	"	Vente des parties des lots nos 10 et 11, propriété 31 Elkorn, Man.	Site pour édifice public	53 x 130 pds.	1,800 00
12 "	Samuel Campbell	"	Vente du lot n° 311, village Thurso, Qué.	" quai		1,070 00
12 "	La corporation du village de Burk's Falls.	"	Vente de la partie nord-ouest du lot n° 4, c. est de la r. Ontario, Burk's Falls, Ont.	" édifice public		800 00
12 "	Dame S. E. Brasher	"	Vente de la partie ouest du lot n° 5 côté est de la rue Ontario, Burk's Falls, Ont.	" "		300 00
15 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Canning, N.-E.	" "	49·6 x 50 pds.	
19 "	Certificat du titre		Vente de terrain étant le ¼ sud-ouest Sec. 18, Tp. 51, rang 16, Glaslyn, Sask.	Pour bur. de télégraphe	1 acre	
20 "	Les commissaires du hâvre, Port Hope.	Sa Majesté	Vente d'une partie de Port Hope Harbour, Ont.	" mur de revêtement	15,600 pds carrés	2 00
20 "	The Victoria Harbour Lumber Co. Ltd.	"	Vente d'une partie du lot riverain, 7ème con., Tp. de Tay, Ont.	" quai	2,135 acres	1 00
22 "	W. J. Yates	"	Vente des lopins de terre nos 1270, 1333, 895 et lot n° 11, 2ème con., New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	13·8 acres	2,212 00
23 "	Certificat du titre		Vente des 80 pds est des lots nos 21, 22, 23, 24 et 25, prop, 76 du lot n° 411, groupe 1, New Westminster, C.-B.	Pour les frais du Gouvern.		

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Pravaux Pnblics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Date de l'acht ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie	Prix.
1914.						$ c.
26 janv.	Wm. Hannah	Sa Majesté	Vente des lots Nos. 21, 22 et 23, propriété 122, Moose Jaw, Sask.	Pour salle d'immigration		22,000 00
28 "	Mme. K. M. King	"	Vente d'une partie du lot No. 53 à Waterville, Qué.	Site pour édifice public	6,500 pds	1,500 00
28 "	L. C. et F. Manning	"	Vente de terrain à Chester, N.-E.	" "	77 x 100 pds.	2,250 00
30 "	J. P. Kearns	"	Vente d'une partie du lot No. 33, au sud de la rue John, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères		4,070 00
30 "	Ainsworth Land and Improvement Co. Ltd.	"	Vente des parties du ¼ sug-est de la sec. 5 Tp-1, Ainsworth, C.-B.	Site pour quai	·129 & ·07 acres	8,200 00
31 "	Banque British North America.	"	Vente des lots Nos. 27 et 28, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères		89,133.00 plus intérêt depuis le 9 mars 1912
2 fév.	R. A. Garland	"	Vente des lots Nos. 24 et 25, propriété 24 cec. 40-Tp. 10, rang 14, Carberry, Man.	Site pour édifice public		2,000 00
3 "	J. J. Aistrop	"	Vente d'use partie de la ½ nord des lots Nos. 9 et 10, 6e con. Tp. de Harris, Temiskaming, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	17·19 acres	545 52
3 "	S. M. Heron	"	Vente du lot No. 17, côté sud-est de la rue Armstrong, New Liskeard, Ont.	" "	0·39 acre	250 00
4 "	Avis d'expropriation	"	Expropriation des parties postérieures des lots Nos. 37, 38, 39 et 40, propriété 306 à Regina, Sask.	Pour accommoder l'assistant receveur-général.	2,500 pds. car.	
5 "	Sa Majesté	Price Brothers & Co. Ltd.	Facture de vente de la goëlete "Sophia" J. Luff.			905 00
5 "	"	Price Brothers & Co. Ltd.	Facture de vente de la goëlette "E. H. Rutherford".			905 00
7 "	The Upper Ottawa Improvement Ltd.	Sa Majesté	Vente du quai et des abords, Quyon, Qué.	Pour les fins du gouvern.		900 00
7 "	Mme. Edith & W. Eadie	"	Vente du lot No. 2, New Liskeard, Ont.	Réservoir à Timiskaming.	4,328·12 pds	550 00
9 "	John Channonhouse	"	Vente du lot B, prop. H, Eganville, Ont.	Site pour édifice public	⅕ acre	500 00
9 "	Certificat du titre		Vente d'une parie de la propriété D, Swift Current, Sask.	Site p. manège militaire	1·72 acre.	
10 "	A. O. Lyon, F. Aitkens & M. C. Kendall.	Sa Majesté	Vente des lots Nos. 41 et 42, propriété 9, Osoyoos Division, C.-B.	Site pour édifice public		11,000 00

10 fév.	Ministère des chemins de fer et canaux.	Min. des Travaux Publics.	Transfert du pont Big Head River, Port de Meaford, Ont.	Pour les fins du gouv.		Transf, gratis.
10 "	A. O. Lyon	Sa Majesté	Vente des lot No. 40, propriété 9, Osoyoos diviion, C.-B.	Site pour édifice public		4,000 00
10 "	Ville de Prince-Rupert	"	Don d'une partie de la propr. 14, lot No. 1992, rang 5, Prince-Rupert, C.-B.	Pour les fins du gouv.	2·64 acres	Don gratis.
11 "	W. B. Russell	"	Vente des lots Nos. 16 etd 17, côté sud est de la rue May, New Liskeard, Ont.	Réservoir au lac Timiskaming.	0·20 "	247 00
11 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie du lot No. 24, angle nord-ouest des rues Main et John, Hamilton, Ont.	Pour prolongement de l'édifice public		
11 "	W. J. Hamilton	Sa Majesté	Vente des lots Nos. 1 et 2, propriété 15, angle de la rue Main et 3ème avenue Wainwright, Alta.	Site pour edifice public	100 x 130 pds.	3,250 00
14 "	Fidei-commis de l'église méthodiste.	"	Vente de pt. du lot 'A' à Huntsville, Ont.	" " "		2,000 00
16 "	C. M. McCool	"	Vente des lots Nos. 37, 38, 39 et 40, côté est de la rue Wellington New Liskeard, Ont	Réservoir au lac Timiskaming.	17,312 pds	700 00
17 "	Mrs Emily Grier	"	Vente d'une partie du lot No. 188, Shawville, Qué.	Site pour édifice public	45 x 95 pps	1,400 00
18 "	Pierre Lapointe	"	Vente d'une partie du lot No. 69-1, 3e con., tp. Guigues, N. Timiskaming, Q.	Pont de la riv. des Quinze.		1,300 00
18 "	J. P. Ranger	"	Vente de parties des lots Nos. 17 et 18, rivière Quinze, N. Timiskaming, Qué.	" "		100 00
18 "	Jean LeBris	"	Vente de terrain, 4th con, tp. de Guigues, N. Timiskaming, Qué.	" "	15·60 acres	15 60
18 "	Frank R. Elliott, *et ux*	"	Vente de terrain à Cottage Cove, N.-E.	Site pour brise-lames	0·11 acres	50 00
18 "	Thomas Breen	"	Vente de terrain 2e con., tp. de Guigues, N. Timiskaming, Qué.	Réservoir an lac Timiskaming.	100 acres	100 00
20 "	Ministère de la Milice et Défence.	Min. des Travaux Publics.	Donation de terrain à Gananoque, Ont.	Site pour édifice public.		Don gratis.
21 "	Certificat du titre		Vente des lots Nos. 1, 2 et3, propriété 170, Saskatoon, Sask.	" " "		
27 "	G. E. Wainman	Sa Majesté	Vente d'uue partie du lot No. 188, Shawville, Qué.	" " "	7 pps. de large x 54 pds. 3 pcs.	100 00
3 mars	Jaco Erratt	"	Vente des lots Nos. 1, 2, 3 et 4, propriété 125, Moose Jaw, Sask.	Site p. entrepot de douan.		60,000 00
3 "	Cleophas Turcotte	"	Vente dv lot No. 129, St. Sauveur, Qué.	Site pour station postale.	5,336 pds.	26,112 00
3 "	J. R. Doucet, *et ux*	"	Vente de terrain, côté est du havre, à Grand Etang, N.-E.	Abords du pont	1,840 pds	24 00
3 "	J. B. Delay	"	Remise des dommages *re* un lopin de terre dans la 3e con., cant. de Guigues, North Timiskaming, Qué.	Réservoir au lac Timiskaming.		176 00
7 "	F. H. Steel, *et al.*	"	Vente d'une bande de terrain, Port-Maitland, N.-E.	Site pour ancrage		1 00
9 "	James Andrew	"	Vente du lot No. 36, propriété 15, Oak Lake, Man.	Site pour édifice public		1,250 00
9 "	J. H. Robblee, *et ux*	"	Vente de terrain à Lower Granville, N.-E.	" " quai	0·115 acres	25 00

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Date de l'achat et du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
9 mars	J. H. Wyld	Sa Majesté	Vente du lot n° 43 et la partie ouest du lot n° 44, côté sud de la rue Barton Hamilton, Ont.	Site, station postale 'B'	53 x 93 pds	12,500 00
10 "	Seigneurie de St. Jean Port Joli.	"	Remise des droits de seigneurie *re* le quai à Saint-Jean Port. Joli, Qué., et une pièce de terrain.	Site pour quai " "	.... 230 x 94 pds	2 00
10 "	John Macdonald, *et ux*	"	Vente de terrain sur le côté nord du chemin public à McAras Brook, N.-E.	Pour débarcadère	15,120 pds	100 00
10 "	J.T. Horne & J.A. Graham, *et ux.*	"	Vente d'une partie du lot n° 8, con. D, île n° 2, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière Kaministiquia.		2,097 57
10 "	W. L. H. Rowand	"	Vente d'une partie du lot n° 5, con. C, île n° 2, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière Kaministiquia.		929 34
10 "	His Majesty	Corp. de la ville de Gananoque.	Donation d'un terrain, Gananoque, Ont.	Entreprise privée	12 x 60 pds	Don gratuit.
10 "	Moschelle Wharf Co	Sa Majesté	Vente de terrains et de lots riverains à Moschelle, N.-E.	Pour quai		500 00
16 "	R. Oakley & W. H. Laverty	"	Vente de la ½ est du lot n° 3, con. G, île n° 1, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière Kaministiquia.	0·93 acres	2,601 16
17 "	Succes. de feu Thos. Dardis	"	Vente d'une partie de la ½ du lot n° 30, île con., une partie du lot n° 3, prop. 98, à Morrisburg, Ont.	Site pour édifice public	15,000 pieds carré.	2,500 00
18 "	Corporation du College Ste Marie (Montréal), *et al.*	"	Vente d'une partie du lot n° 10, con. D, île n° 2, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière Kaministiquia.	2·83 acres	3,134 69
19 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain étant parties du ¼ s.-o. de sec. 5, tp. 1, Ainsworth, C.-B.	Pour quai	·129 et ·07 acres	
19 "	T. G. Smith	Sa Majesté	Vente de 2 petites cabines et leur contenu réserve du Gouvern. riv. du Yukon.	Pour bur. de télégraphe et magasin.		75 00
19 "	R. D. Irvine	"	Vente des lots nos 7 et 8, Sub-division du lot n° 18, Dist. lot n° 463, groupe 1, Coquitlam, C.-B.	Site pour édifice public		3,000 00
19 "	R. Algar, T. C. Algar and K. Algar.	"	Vente d'une partie du lot n° 12, côté ouest de la r e James, Parry Sound, Ont.	" " "		1,800 00
19 "	Ordre Forestiers Canadiens.	"	Vente d'une partie du lot n° 11, côté ouest de la rue James, Parry Sound, Ont.	" " "		4,000 00
20 "	B. E. Saulnier, *et al.*	"	Vente de terrain à Comeau's Cove, N.-E.	" " brise-lames.	1·62 acres	1 00

20 "	J. W. Blain.............	" ...	Remise des dommages *re* résiliation des baux et démolition des bâtisses à Milton, Ont.	....	....	450 00
21 "	P. M. Small...............	"	Vente de terrain, côté du chemin public à Woodward's Cove, N.-B.	Site pour brise-lames.....	0·96 acres.........	479 00
24 "	Henry Billinghurst........	"	Rétrocession, etc., *re* propriété n° 436 ave-Spadina, Toronto, Ont.	Site pour station postale rues Spadina & Oxford.	....	3,750 00
24 "	Certificat du titre.........	"	Vente des lots nos 1 et 2, propriété 71 à Port Alberni, C.-B.	Site pour édifice public...		
28 "	National Trust Company, Ltd.	"	Vente d'un lot du cadastre n° 55, Stanstead Plain, Qué.	" " " ..	....	1,500 00
30 "	Mlle M J. St. Laurent....	" ...	Vente d'une partie des lots nos 38 et 39 à Saint-Ours, Qué.	" " " ..	....	1,200 00
31 "	Certificat du titre.........	....	Vente des lots nos 19 et 20, propriété 55 à Swift Current, Sask.	" " " ..	....	25,000 00

Les item suivants ont été transmis trop tard pour être insérés dans les rapports annuels de 1911–12 et 1912–13.

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le Ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1911 au 31 mars 1912, et du 1er avril 1912, au 31 mars 1913—*Fin.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1911.						$ c.
21 août.......	La corporation de la Cité de Vancouver.	Sa Majesté.....	Vente des lots nos 48, 49 et 50, propriété 155, subdivision du lot n° 274, Vancouver nord, C.-B.	Site pour édifice public. ..	....	93,650 00
1913.						
14 janvier......	A. Holland *et ux*....	"	Vente d'une partie du lot n° 38, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des Ministères.	....	7,296 30
14 "	S. U. Jackson	"	Vente de la ½ sud du lot n° 36, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	" "	....	21,132 52
16 "	W. A. Leggo.............	"	Vente d'une partie du lot n° 38, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	" "	44 pds de front....	15,645 21
17 "	A. C. et J. C. Clark......	" ..	Vente de la ½ ouest du lot n° 37 et la ½ du lot n° 37, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	" "	....	33,806 38
12 février	V. Hahn *et ux*...........	"	Vente du lot n° 13, côté est de la rue Garrafraxa, Durham, Ont.	Site pour édifice public. ..	....	2,400 00
15 "	A. S. Kendall *et ux*	"	Vente de terrsin, côté nord de la batterie sud à Sydney-Harbour, N.-E.	Site pour briselames......	22½ acres.........	7,121 70

* L'item suivant à été reçu trop tard pour être inséré dans le repport de 1912-1913.

*29 mars 1913..	A. Kearney (épouse de W. H. Kelly).	Sa Majesté......	Facture de vente du remorqueur "Maggie K"	Pour les fins du gouvernement.	....	7,000 00

ÉTAT N° 3

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES

No. 3. — ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1913.						$ c.
4 avril	Dame Julie Gougeon	Sa Majesté	1er étage d'un édifice, quartier Centre, Montréal, Qué.	Pour les fins du gouvern.	1 an	$1,250 par an.
8 "	J. A. Irvine	"	Quatre chambres, Calgary, Alta	Commission d'Irrigation	Loyer mensuel	$125 par m.
13 "	Sa Majesté	Silica Sand and Gravel company Limited.	Permission d'employer la drague et de prendre du sable à Point-Grey English-Bay, C.-B.	Enterprise privée	5 ans	5c. par vg. c.
14 "	Allan & Fleming	Sa Majesté	Chambre additionelle aux Victoria Chambers, Ottawa, Ont.	Commiss. de Conservation.	1 an	$50 par m.
15 "	W. D. Morris	"	Etage sup. dans l'édifice à l'angle des rues Emmett et Lewis, Ottawa, Ont.	Service médical général Milice et Défense.	2 ans	$1,500 par an.
15 "	Dame Robert Hamilton	"	Rez-de-chaussée de l'édifice No 249 rue Hastings, Vancouver, C.B.	Pour bureau de poste	5 ans	Pour 2 1er ann. $265 par m. p. der. 3 ann. $315 par m.
15 "	F. Y. Newton	"	2ème étage du lot No. 6, Propriété 4, Roblin, Man.	Pour le surint. de la réserve Riding-Mountain.	2 ans	$27.50 par m.
21 "	Thomas Dionne	"	Un (1) étage dans l'édifice Cacouna, Que.	Pour bureau de poste	3 ans	Mins. d. Poses $50 par an. Mins. Trav. Publics. $50 par an.
22 "	La banque de Toronto	"	Quatre chambres au 2ème étage de l'édifice angle des rues King et Brock, Kingston, Ont.	Pour les fins du gouvern.	2 ans	$360 par an. renouvelable.
25 "	Sa Majesté	Can. Pac. R'y. Co.	Renouvellement du bail pour une partie de la Dousne, New-Westminster, C.B.	Pour enterprise privée	21 ans	$1 par an.
28 "	F. W. W. Fane & J. S. Reid.	Sa Majesté	Deuxième étage de l'édifice située sur les lots Nos 8 et 9, prop. 4, Vegreville, Alta.	Pour les fins de l'Immigrat.	6 mois	$50 par m.
29 "	Cité de Montréal	"	Privilège de construire un tunnel entre le bureau de poste et l'annexe, Montréal, Qué.	Pour bureau de poste	A perpétuité	$2,281.
29 "	Le Club Rideau	"	Bureau à l'ouest du rez-de-chaussée de l'édifice du Rideau Club, Ottawa, Ont.	Pour le surintendant de la livrais. de la poste rurale.	5 ans	$1,800 par an.
1 mai	Can. Pac. R'y. Company	"	Partie de Burrard-Inlet, lot No 185, adjacent groupe 1, Vancouver, C.B.	Hôpital de détention pour les immigrés.	21 ans	$1 par an. renouvelable.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

1 "	J. W. Gordon, et al.	"	Location de bur. dans l'édifice "Y.M.-C.A.", North-Sydney, N.E.	Pour fins du gouvernement	Date d. l'ex. du bail 1er mai 1916	$600 par an.
5 "	T. E. Bradburn	"	Quatre (4) cham. au-dessus des magasins 336-338-340 et 342, côté est de la rue George, Peterboro, Ont.	Pour douane	Loyer mensuel	$40 par m.
5 "	John F. Wyebe	"	Location du lot No 9, prop. A avec dépendances à Herbert, Sask.	Pour les fins d'immigration	" "	$20 par m.
12 "	Dominion Fish and Fruit Ltd.	"	Rez-de-chaussée avec une partie du sous-bassement dans l'édifice Dominion Québec, Qué	Station postale "B"	5 ans	$3,000 par an.
14 "	J. C. Brennan	"	Chambres dans l'édifice Trafalgar, Ottawa Ont.	Minist. de l'Intér., Com. Service civil Commerce et Affaires Extérieur.	5 ans	$16,000 par an.
28 "	Allan & Fleming	"	Deux (2) chambres, angle de rues Wellington et O'Connor, Ottawa, Ont.	Commission International des Pêcheries.	1 an	$90 par m.
29 "	The Notre Dame Investment Ltd.	"	Suite de chambres au No 705 dans l'édifice Notre Dame Investment Ltd., Winnipeg, Man.	Commission des ch. de fer.	1 an	$100 par m.
30 "	A. W. Ormsby	"	Location du lot No 23, Prop. 2, lot riverain No 10, côté de l'avenue Fraser, Edmonton, Alta.	Pour la douane et l'entrepôt de vérification.	3 ans	$207 par m.
1er juin	Hudson Bay Company	"	Loca. de terr. dans la Rés. de la Cie Baie d'Hudson, Athabasca-Landing, Alta.	Salle des immigrants.	(100 x 150 p)ds 5 v.	$1 par an.
4 "	F. C. Baker	"	La ½ ouest du 2me étage de l'édifice Baker, Prince-Albert, Sask.	Ministère de l'Intérieur.	6 mois	$80 par m.
7 "	The Ottawa Masonic Temple Limited.	"	Rez-de-chaussée et 1er étage du "Masonic Temple Building", Ottawa, Ont.	Commiss de Conservation.	5 ans	75c. par pied sup.
10 "	Robert E. Powell	"	Chambres Nos 221 et 223, rue Queen, Ottawa, Ont.	Pour la douane.	1 an	$900 par an.
13 "	Sa Majesté	The Ottawa power Co., Ltd.	Pouvoirs hydrauliques U, V, W, X Y, et Z, Ottawa, Ont.	Enterprise privée	21 ans	$600 par an. renouvenable.
19 "	Alfred LaRochelle	Sa Majesté	Propriété de 22 x 26 pieds côtà nord-ouest de la rue Notre-Dame, Black-Lake, Qué.	Bureau de poste	1 an	$300 par an.
21 "	Northern British Columbia Development Company.	"	Rez-de-chaussée et chambres Nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 à l'étage d'en avant "Federal Block", Prince-Rupert, C.-B.	Min. des Postes, Douanes, Travaux Publics et Rev. de l'Intérieur.	3 ans	$500 par m.
30 "	Bank of Nova Scotia	"	Chambres Nos 1 et 2, 2ème étage de la banque Windsor, N.-E.	Pour les fins de l'immigr.	1 an	$225 par an.
30 "	La cité de Vancouver	"	Permission de construire une cave en dessous du trottoir, Vancouver, C.-B.	Nouv. entrepôt de vérific.	Dur. le bon plaisir.	$5.35 par an.
1er juil	Belmont Buildings Ltd	"	Chambres Nos 505, 506 et 507 5ème étage angle des rues Humboldt et Gordon, Victoria, C.-B.	Pour l'ingénieur de district	3 ans	$110 par m.
11 "	The Can. Pac. Railway Company.	"	Chambres dans l'édifice du Dom. Express Co's., Winnipeg, Man.	Station postale "A"	4 ans	$2,992.66 par an.

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1913.						
11 juil.	B. E. Rothwell	Sa Majesté	Chambre sur le lot No. 18, propriété 7, Swan River, Man.	Pour les fins d'mmigration	1 an	$15 par an.
11 "	C. W Cooper	"	Une partie de l'èdifice, angle de l'avenue Portage et rue Aubrey, Winnipeg Man.	Station postale "D"	12 mois et 9 jours	$1,845 par an.
12 "	Telesphore Michaud	"	1er étage de l'édifice, angle des rues Michaud et St. Pierre à St. Gabriel de Brandon, Qué.	Bureau de poste	3 ans	$248 par m.
15 "	J. B. Turcotte	"	Propriété à Saint-Jean de Matha, Qué.	" "	3 ans	$44 par an.
15 "	The Kamloops Building Syndicate.	"	Location de quatre chambres, angle 4ème avenue et rue Seymour Kamloops, C.-B	Min. de Intérieur, Branche Forestière.	2 ans	$112 par m.
17 "	Banque de Québec	"	Location de cinq chambres (5) dans une édifi. de la rue Wellington, Ottawa, O.	Ch. de Fer et Canaux	1 an	$1,200 par an.
21 "	Frank Jarman	"	Les 2 derniers étages etles soubassements aux Nos. 326 et 328 rue Queen Ottawa, Ont.	Branche des brevets, Agriculture.	3 ans	$130 par m.
23 "	P. Lyall & Sons, Cons. C. Ltd.	"	Une partie du terrain adjoignant les ateliers de la National Bridge Co., Longue-Pointe, Qué.	Emmagas. des matèriaux.	Dur. le bon plaisir	$1 pour toute la période.
30	Thomas C. Rice	"	Edifice à Weymouth, E.-N.	Bureau de poste	1 an	M. T. P., $100 p. an, maître de posre $100 par an.
1er noût	Sir Redmond P. Roblin	Sa Majesté	Location de la propriété No. 103 rue Osborne, Winnipeg, Man.	Station postale "C"	1 an	$1,500 par an.
1er "	Grand Trunk R'y. Co. of Canada.	"	Location des Nos 3, 4, 5 et partie du lot No. 6 et lots Nos. 13 et 15, Windsor, Ont.	Pour quai	20 ans et 6 mois	$1,200 par an.
7 "	J. T. Emmerson	"	Location de chambre No. 9 au 2e étage de l'édifice et lot No. 2, rue Cumberland, Port-Arthur, Ont.	Pour les fins d'immigration	1 an	$30 par m.
13 "	Sa Majesté	Benson C. Beach.	Privilège d'employer le surplus de l'eau de la rivière Montréal à Latchford, Ont.	Enterprise privée	Depuis l'achèv. du barrage jusqu'au 5 avril 1929.	$750 par an. et et $1.50 p. h. p. en sus de 500 h.p. renouv

15 "	Wm. McFarlane..........	Sn Majesté.....	Rez-de-chaussé du soubassement des lots Nos. 22, 23 et 24, propriété 22, Transcona, Man.	Bureau de poste..........	5 ans	Sa Majesté, $650 par an. Maître de pos. $250 p.a.
25 "	J. O. Giroux	"	Chambre sur le lot No. 1. propriété "C", Grouard, Alta.	Pour les fins de l'immig..	1an	$40 par m.
28 "	Belmont Buildings, Ltd. ..	"	Chambre No. 504, une étage de l'édifice angle des rues Government, Humboldt et Gordon, Victoria, C.-B.	Ingénieur de district......	3 ans.............	$40 par m.
1er sept......	Dorchester Realties, Ltd ..	"	La ½ du 8ème étage, édiffce Shaughnessy, Montréal, Qué.	Marine et Pêcheries......	6 ans et 8 mois....	$1. p. pd. sup.
1er "	L. Foster................	"	Chambre No. 4, lot 12, propriété 14, rue Main, Medicine Hat, Alta.	Pour les fins de l'immig..	12 mois...........	$25 par m.
13 "	J. A. Graham and J. T. Horne.	"	Chambre No. 28 dans l'édifice "Graham Horne", Fort-William, Ont.	" " "	1 an.	$17.40 par m.
15 "	Sa Majesté...............	Thos. Francis McLaughlin.	Propriétà Delisle à Limoilou, rivière St.-Charles Qué.	Entreprise privée........	1 an..............	$50 par an.
16 "	Herman Pitts	Sa Majesté.....	Une partie de l'édifice "Pitt," Fredericton, N.-B.	Personnel de l'ing.. resid.	2 ans..............	$400 par an.
16 "	Beardmore & Company....	"	Chambre No, 20, Ier étage de l'édiffce "Beardmore", Montréal, Qué.	Ing.- surin., ministère des Travaux-Publics........	1 an..............	$800 par an.
1er oct........	Pheasey & Batson.........	"	Deux magasins du rez-de-chausssée et une partie du soubassement dans l'édifice "Alexandra, Edmonton, Alta.	Bureau d. terres Fédérales	5 ans......... ...	$550 par m.
3 "	Sa Majesté....	Jane Hutchison..	Edifice au pied de la rue East Sault Ste.-Marie, Ont.	Entreprise privée........	Mensuellement. ..	$5 par m.
5 "	C. J. Swales......	Sa Majesté	Rez-de-chaussée et service de la cave à l'angle sud-ouest de l'avenue Kinrade et Barton, Hamilton, Ont.	Station postale "B"..	3 ans.............	$1,200 p. an.
8 "	R. A. McCready..........	"	Une partie de l'entrepot, angle des rues Sutherland et Gladstone, Winnipeg, Man.	Ministère de l'Intérieur..	4 mois	$50 par m.
10 "	Kathleen Levasseur.....	"	Etage inférieure de l'édifice de la ½ ouest dulot No. 2, Pincher-Creek, Alta.	Surin. de la réserve de Crow's Nest Pass	6 mois	$30 par m.
18 "	E. M. Reid...............	"	Edifice à Macklin, Sask....	Pour les fins de l'immig..	6 mois	$25 par m.
22 "	C. O'Connor et H. M. Sibbard.	"	Trois (3) bureaux au 1er étage de l'édifice angle de Central avenue et 11e rue, Est, Prince-Albert, Sask.	Arpentage de la rivière Saskatchewan-nord.....	1 an..............	$75 par m.
22 "	The Industrial Trust Co., Ltd.	"	Chambre Nos. 6, 7, 8 et 9 à l'étage inférieur de l'édifice "Quebec Bank", Montréal, Qué.	Archives	Du 21 Oct. '13 au 1er mai 1915....	$1,000 par an.
24 "	Wilson Bros.....	"	Propriété è l'angle nord-ouest de la 3ème avenue et 22ème rue, Saskatoon, Sask.	Bur. des Terres Fédérales.	2 an..............	$300 par m. renouvelable
28 "	Sir H. N. Bate Realty Corporation, Limited.	"	Appartment No. 5, "Aylmer Annex", Ottawa, Ont.	Milice et Défence........	1 an....	$630 par an.
30 "	C. Blatch (Curatrix to A. Dalbec.)	"	Partie nord-ouest du lot No. 101, rue St.-Catherine est, Montréal, Qué.	Station postale "N".....	2 an et 10 mois....	$1,800 par an.
1er nov.......	The Imperial Trust Co	"	Chambre No. 212 au Canada Building, Saskatoon, Sask.	Revenue de l'Intérieur....	1 an..............	$600 par an.

N°3.—ÉTAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1913.						
3 nov.	A. E. Scott	Sa Majesté	Deux chambres, 3ème étage d'un édifice dans la Côte de la Montagne, Québec, Qué.	Ingénieur de district, Travaux Publics.	4 ans et 11 mois	$325 par ann.
8 "	Canadian Pacific Ry. Co	"	Permission de construire et d'entretenir une barrière dans la clôture de la station à Nominingue, Qué.	Entreprise privée	Durant le bon plaisir.	$8 1ère année et $1 pour chaq. année subséquente.
13 "	M. C. Green	"	Edifice sur les lots Nos 15 et 16, Rocky Mountain House, Alta.	Ministère de l'Intérieur	1 an	$25 par mois.
22 "	R. L. & R. Blackburn	"	Une partie des 2ème et 3ème étages et toute la section est 4, 5. 6, 7, 8 et 9, d'un édifice en face de la rue Sparks, Ottawa, Ont.	Plusieurs ministères du gouvernement fédéral.	5 ans.	$28,986 p. ann.
42 "	W. M. J. H. & G. W. Birks.	"	Chambres Nos 614, 615, 616, 617, 618 du 6ème étage de l'édifice Birks, Vancouver, C.-B.	Surintendant des dragues.	1 an	$1,620 p. ann.
2 déc.	Wm. McConnell	"	Propriété à l'angle nord-est de la rue Prince et Grand Trunk Ave., Lansdowne, Ont.	Bureau de poste	5 ans	Trav. Publics $50 par ann., min. des P., $100 p. ann.
6 "	Le Conseil Mun. du Village de St. Eustache, Qué.	"	Une partie du 1er étage de l'hôtel de ville à Saint-Eustache, Qué.	" "	5 "	$300 p. ann.
8 "	Dr. James Walker	"	Propriété Nos 245, 247 et 249 rue Hollis, Halifax, N.-E.	Entrepôt des messageries.	Du 1er août '13 au 30 avril.	$1,200 p. ann.
9 "	The Canadian Bank of Commerce.	"	Chambres Nos 2 et 3, Revelstoke, C.-B.	Garde-forestier en chef (ministére de l'Intérieur)	1 an	$50 par mois.
10 "	The Alexander Building, Ltd.	"	Rez-de-chaussée et 1er étage de l'édifice "Read", Montréal, Qué.	Service des messageries	2 ans et 6 mois	$25,000 p. ann. (renouvelab.)
12 "	John H. Bunnell	"	Cinq (5) chambres dans l'édifice "Bunnell", Moose-Jaw, Sask.	Bureau des terres	1 an	$175 par mois.
17 "	Confederation Life Association.	"	Bureaux Nos 334, 335, 611-2, 613-4, voûte No. 7, Confederation Life Chambers, Toronto, Ont.	Ingénieur de district, min. des Travaux Publics.	3 ans	$2,500 p. ann.
17 "	N. Bawlf.	"	Bureau au 3ème étage et magasin au 2ème étage dans l'édifice de la "Chambre du Commerce", Winnipeg, Man.	Personnel d'arpentage hydrographique.	5 "	$225 par mois.

18 "	McDougall Iron Works, Ltd.	"	Location d'un espace dans l'atelier des chaudières à Montréal, Qué.	Emmagasin. des chaud. de l'entrepôt de vérification	6 mois	$1 pend. toute la période.
19 "	Dorchester Realties, Ltd.	"	Des parties des 5èmc et 9ème étages dans l'édifice "Shaughnessy", Montréal, Qué.	Travaux Publics et Marine et Pêcheries.	5 ans et 6 mois	$1 par pied.
22 "	Mme M. A. Dauphine	"	Deux (2) chambres No 33A, rue Manseau, Joliette, Qué.	Assist. inspecteur du bur. de poste.	1 an	$264 p. ann.
22 "	The Journal Printing Co., Ltd.	"	Location des 2ème, 3ème, 4ème et 5ème étages d'un éd., rue Queen, Ottawa, O.	Pour les min. de l'Intér. Trav. Pub. et Aud. gén.	5 ans	70c. p. pd. sup.
24 "	The Bank of Hamilton	"	Chambre No 9, 2ème étage d'un édifice à Port Arthur, Ont.	Pour les fins de l'immigrat.	1 "	$30 par mois.
31 "	Edward H. Cuthbertson	"	Chambre No 214, "Cuthbertson-Block," Fort-William, Ont.	Revenu de l'Intér. bur. du gaz et de l'électricité.	1 "	$216 p. ann.
1914. 1er janv.	J. O. Patterson	"	Parties d'un édifice sur les lots Nos 31 et 32, prop. 4, Grande-Prairie, Alta.	Pour les fins de l'immigrat.	1 "	$65 par m.
3 "	E. A. Potter	"	Propriété 445, ave. Queens, Edmonton, Alta.	Poids et mesures	1 "	$420 par m.
3 "	H. T. W. Forster	"	Edifice, 407 rue Main, Medicine-Hat, Alta.	Douanes	1 "	$75 par m.
5 "	Grand Trunk Railway Co of Canada.	"	Chambre dans la gare du G.T.R. à Berlin, Ont.	Bureau de poste	D'année en année	$50 p. ann.
8 "	R. A. McCready	"	Location de 25 x 100 de l'entrepôt, angle des rues Sutherland et Gladstone, Winnipeg, Man.	Pour les fins de l'immigrat.	3 mois	$50 par m.
20 "	Chester Thompson	"	Rez-de-chaussée d'un édifice près de l'angle de la 23ème rue et 2ème ave., Saskatoon, Sask.	Ministère des douanes	1 an	$500 par m.
20 "	Cater-Halls-Aldinger Co.	"	Terrain adjacent des ateliers à Tyndall, Man.	Emmagasin. de matériaux	Durant le bon plaisir.	$1 pend. toute la période.
22 "	The Geo. J. Foy Co. Ltd.	"	Cinq (5) bureaux au 2e étage de l'édifice, 32 rue Front-ouest, Toronto, Ont.	Inspecteurs des steamboats	1 an	$1,300 p. ann.
24 "	Quebec Central Railway Co.	"	Bureaux dans l'édifice de la compagnie à Sherbrooke, Qué.	Personnel de l'ingénieur de district.	3 ans	$1,400 p. ann.
26 "	Thomas Fleming	"	Edifice en briques, 347 rue Sparks, Ottawa, Ont.	Magasins militaires	2 "	$1,080 p. ann.
28 "	T. E. Boudreau	"	Chambre au 1er étage d'un édifice, rue Fairy, Edmundson, N.-B.	Inspecteur d'immigration	1 an	$10 par m.
29 "	J. S. Bergeron	"	Bureaux, 103 rue Saint-Jean, Québec Qué.	Min. des Travaux Publics	1 "	$350.
30 "	D. & A. Printing & Engraving Co. Ltd.	"	Partie d'un édifice sur les lots Nos 11 et 12, prop. 6, Medicine-Hat, Alta.	Inspecteur du gaz	1 "	$30 par m.
31 "	Dennis Realty Corporation	"	6ème étage de l'édifice "Dennis", Halifax, N.-E.	Milice et Défense	5 ans	$3,112 p. ann.
1er fév.	Beardmore & Co.	"	Chambre No 20, 1er étage de l'édifice "Beardmore Building," Montréal, Qué.	Ingénieur surin. des Trav. Publics.	2 ans	$800 p. ann.
1er "	Imperial Bank	"	Rez-de-chaussée d'une propriété sur la rue Thames, Ingersoll, Ont.	Ministère des Postes	8 mois	$75 par m.
2 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Chambres Nos 1, 4 et 5, au 2ème étage de l'édifice "Bank of Commerce," Revelstoke C.-B.	Min. des Travaux Publics	1 an	$75 par m.

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1913 au 31 mars 1914—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer.
1914.						
6 fév	Succession de Siméon Delorme.	Sa Majesté	Edifice, Nos 272-274, rue St-Paul, Montréal, Qué.	Milice et Défense	3 ans	$3,000 par an.
7 "	Sir H. N. Bate Realty Corporation Ltd.	"	Appartement No 7, "Aylmer Annex" Ottawa, Ont.	Ingénieurs Royaux.	17 mois	$30 par m.
20 "	C. B. Munro	"	Location des lots Nos 16 et 17 et 10 pieds à l'est du lot No 15, bloc 30, sec. 16, Calgary, Alta.	Pour emmagasinement.	1 an	$45 par m.
28 "	The Can. Pac. Railway Co.	"	Chambre dans la "Dom. Express Co.", Winnipeg, Man.	Station postale "A."	3 ans	$2,992.66 p. an
28 "	Succession de Christopher Moore.	"	Magasin est de l'édifice "Grand Central Hotel Building," Orillia, Ont.	Ministère des Douanes	8 mois	$35 par m.
2 mars	J. P. Lorrain	"	Propriété No 95, rue George, Ottawa, Ont.	Bureau de la papeterie	2 ans	1re an. $1,000, 2e an. $1,200.
2 "	J. B. Hance	"	Propriété No. 19, rue Simcoe, Toronto, Ont.	Pour fins d'immigration	De la date de l'occupation au 1er avril, 1916.	$127.50 par m.
6 "	Quebec Bank Ltd	"	Cinq (5) chambres dans l'édifice de la "Banque de Québec, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Chemins de fer et Canaux.	1 an	$1,200 par an.
9 "	J. O. Giroux	"	Une chambre dans un édifice à Grouard, Alta.	Immigration	1 an	$40 par m.
10 "	Allan et Fleming	"	Deux (2) chambres et deux (2) voûtes, Victoria Chambers, Ottawa, Ont.	Commission internationale des Pêcheries.	1 an	$90 par m.
10 "	Chevaliers de Colomb, Conseil n° 1001.	"	Le 1er étage de l'édifice à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-Antoine, Trois-Rivières, Que.	Inspecteur des postes.	5 ans	$420 par an.
12 "	Village d'Entwistle	"	Location des lots Nos 20, 21 et 22, bloc 4, Entwistle, Alta.	Edifice de l'immigration.	5 ans	$3 par an.
12 "	J. B. Rothwell	"	Chambre à l'angle sud-ouest dans l'édifice sur le lot No 18, propriété 7, rivière Swan, Man.	Pour fins d'immigration	1 an	$15 par m.
14 "	A. McMillan et W. Costain.	"	Rez-de-chaussée de l'édifice sur les lots Nos 5 et 6, propriété 7 et partie du soubassement à Toronto est, Ont.	Station postale "H."	5 ans	$75 par m.
20 "	L. C. Parsons	"	Premier étage de l'édifice en face de la gare, Maple Creek, Sask.	Bureau des Terres.	5 ans	$1,200 par an.

21 "	Conseil de ville de Moose-Jaw, Sask.	"	Location des lots Nos 27, 28, propriété 127, Moose-Jaw, Sask.	Immigration	1 an...............	$100 par m.
24 "	District scolaire of Virden.	"	Location d'une école, Virden, Man.. ...	"	1 an...............	$250 par an.
26 "	H H. Baxton............	"	Propriété sur les lots Nos 8, 9 et 10, propriété 7, Deloraine, Man	"	1 an...	$400 par an.

L'item suivant a été transmis trop tard pour être inséré dans le rapport de 1912-1913.

1913.						
25 mars.......	Mackenzie, Mann & Co. Ltd.	Sa Majesté	Location des lots Nos 5 et 6, propriété 23, Wasena Sask.	Pour les fins du gouvernement.	Pour 5 ans..	$1 par an.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 31 août 1914.

J. A. CHASSÉ,

Greffier en loi.

LISTE

DES

ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SSESION DE 1914

CONCERNANT LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LES TRAVAUX SOUS SON CONTROLE

LISTE de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada passés dans le cours de la troisième session du douzième parlement, ouverte à Ottawa, le 15e jour de janvier 1914, prorogée le 12e jour de juin 1914, concernant le ministère des Travaux Publics et les travaux sous son contrôle (4-5 George V) et des Arrêtés du Gouverneur Général en Conseil, ayant force de loi.

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1914, et le 31 mars 1915, respectivement, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Un acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1914, et le 31 mars 1915.	1	3-5-45 cédules A. B.C.
Amendement à la loi des subventions aux bassins de radoub, 1910.	Un acte modifiant l'acte des subventions aux bassins de radoub, 1914.	29	191

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

GALERIE NATIONALE

RAPPORT

POUR

L'année terminée le 31 mars 1914

GALERIE NATIONALE.

RAPPORT ANNUEL 1913-1914.

La Galerie nationale du Canada a créé, au cours de l'année dernière, plusieurs sources d'intérêt nouvelles et importantes, pour l'encouragement et le développement du goût et de l'appréciation des arts dans ce pays.

La première et la plus importante, peut-être, a été l'ouverture de la Galerie nationale au public, les dimanches après-midi, de 2 heures à 5 heures, pendant les mois d'hiver. La Galerie a été, avec le musée Victoria, la première institution du gouvernement, et probablement la première institution publique de ce pays, à faire ce pas si important dans l'intérêt du public en général. On peut constater le succès de cette innovation par la table suivante du nombre de visites avant et après l'ouverture de la Galerie les dimanches après-midi, le 7 décembre 1913.

7 décembre (premier dimanche)	769
15 décembre	1,450
29 décembre	1,229
24 janvier	1,100
6 dimanches, du 11 janvier au 15 février (les tourniquets ne furent pas employés)	7,374
22 février	1,170
1er mars	1,510
15 mars	1,000
29 mars	1,264
5 avril	1,283
Dimanche de Pâques	1,059
Présences moyennes par semaine, avant le dimanche de l'ouverture de la Galerie	618
Présences moyennes par semaine depuis le dimanche de l'ouverture de la Galerie	1,939

La Galerie nationale a été visitée par des gens appartenant à toutes les classes du peuple et ses collections augmentent rapidement en nombre et en importance.

On a fait l'acquisition, au cours de l'année dernière, de plusieurs œuvres d'art de valeur, de différentes espèces, et la Galerie se fait rapidement la réputation enviable d'être le possesseur d'une collection bien choisie d'œuvres d'art que personne ne peut ignorer, s'il est désireux d'étudier ce sujet, ou s'il cherche à se familiariser avec une section importante de l'œuvre du gouvernement pour le pays.

Une importante addition aux exhibits a été faite par l'ouverture d'une galerie contenant les meilleures reproductions coloriées des peintures les plus fameuses de l'univers. Cette galerie, qui a été visité assidûment avec intérêt, sera augmentée de temps en temps, à mesure que de nouvelles reproductions seront imprimées. Elle offre une assistance de valeur aux étudiants de l'art qui sont incapables d'aller voir les peintures originales, en leur donnant une reproduction fidèle quant à la forme et à la couleur.

Il est encourageant et réconfortant de constater que l'art au Canada a de fortes caractéristiques qui lui sont propres. En vue de faire naître et d'encourager cette personalisation de l'art, les commissaires de la Galerie nationale eurent une conférence, récemment, avec un comité de l'Académie Royale Canadienne. Ils en vinrent à la conclusion que la meilleure forme d'encouragement que la Galerie nationale puisse

donner aux artistes du Canada, est l'achat du plus grand nombre possible de leurs meilleures œuvres. Ils convinrent aussi que le meilleur moyen d'annoncer la qualité des ouvrages des artistes canadiens et, en même temps, d'encourager l'achat de ces œuvres par le public, ainsi que de promouvoir la formation de corps et de sociétés artistiques dans le pays, est de prêter, pour une période fixée, les possessions de la Galerie nationale à tout corps ou société artistique qui peut les garder en exposition publique. De plus, que la Galerie nationale institue un prix annuel de mille dollars devant être décerné à l'étudiant des arts montrant le plus de dispositions au cours de l'année, pour lui permettre d'aller continuer ses études dans les centres artistiques les plus fameux de l'Europe. Ces conclusions donnent beaucoup à espérer. Elles permettront d'acheter un bien plus grand nombre de peintures canadiennes, qu'on pourrait en exposer dans la Galerie nationale à Ottawa, car elle est déjà remplie à déborder. Ces achats stimuleront l'intérêt artistique dans toute ville progressive de ce pays et manquant peut-être de facilités d'achat. L'institution du prix annuel, dont les détails seront préparés par un comité de l'Académie royale canadienne pour les commissaires de la Galerie nationale, et qui sera décerné par le comité de l'Académie royale canadienne, avec l'approbation des commissaires, devrait contribuer beaucoup pour aider l'étudiant des arts heureux, à obtenir l'étude finale des œuvres des maîtres anciens et modernes qui est d'une importance si vitale pour son art.

En vue encore d'augmenter davantage la valeur de la Galerie nationale pour le pays, les commissaires ont décidé de publier des reproductions de peintures de la Galerie. Ces reproductions, qui seront publiées sous forme de cartes postales très peu dispendieuses, et sous un format plus considérable, d'après les procédés de photogravure les plus perfectionnés, seront vendues au plus bas prix possible, par tout le pays et offriront à ceux qui ne peuvent visiter la capitale, l'avantage de connaître ses possessions artistiques, en même temps qu'une image, non sans valeur, au point de vue décoratif.

Le nombre des visites de mai 1913 à mai 1914, par mois, et pour l'année, fut le suivant:—

Mai	1,925
Juin	2,947
Juillet	3,136
Août	4,568
Septembre	5,536
Octobre	3,598
Novembre	2,455
Décembre	5,764
Janvier	9,812
Février	7,799
Mars	8,020
Avril	7,792
Total pour l'année	63,352

On constatera par ces chiffres que même avant l'ouverture de la Galerie le dimanche après-midi, en décembre, le nombre de visites avait augmenté chaque mois.

En conformité avec l'article 5 de l'Acte pour incorporer la Galerie nationale du Canada, les commissaires ont rédigé, au cours de l'année dernière, des règlements: (*a*) Pour l'administration et la direction des affaires; (*b*) Pour atteindre le but de cet acte; (*c*) Pour la protection des propriétés de la Galerie, ou des propriétés sous ses soins. Ces règlements ont été approuvés par le ministre.

Au cours de l'année dernière, les commissaires se sont réunis officiellement deux fois, et autrement en plusieurs autres occasions. Les achats suivants de peintures, dessins, bronzes et autres œuvres d'art ont été faits:

Peintures à l'huile—

W. de Zwart	La station de chemin de fer.
Alfred Mickle	La tour et l'étang du moulin, élevage de cygnes.
J. C. Franchère, A.R.C.A.	La fin de jour.
Robt. Harris, R.C.A.	Portrait d'un artiste.
Chas. Simpson, A.R.C.A.	Bateau et filets.
L. J. Skelton	Nuages d'orage.
Bart. de Bruyn	Deux portraits
Peinture chinoise	Période de Yuan.
Primitif français	Le Christ portant la croix.
Maurice Cullen, R.C.A.	Récolte de glace.
A. Y. Jackson	Dunes de sable à Cucq.
F. Brangwyn, A.R.A.	Charité.
T. Austen Brown	Pâturage.
D. Y. Cameron, A.R.A.	Octobre.
J. Buxton Knight	Coucher de soleil.
W. Orpen, A.R.A.	Réflection.
"	Marie.
Chas. Furse, A.R.A.	La robe lilas.
David Muirhead	La nuit sombre.
"	L'étang du bois.
George Henry, A.R.A.	Le connaisseur.
Glyn W. Philpot	La prière du matin.
Gerald Festus Kelly	Petite fille birmane.
Henry Sandham, R.A.C.	Saint-Marc.
A. Swynnerton	Passé torturant.
Louis Mettling	Le paysan.
Arnesby Brown, A.R.A.	Dans le Suffolk.
Franklyn Brownell, R.A.C.	Havre de Saint-Thomas, Antilles.
Gerald Festus Kelly	Mentone, vue du cap Saint-Martin.
Fanny Plimsoll	Solitude.

Peintures à l'eau—

Henry Sandham, R.C.A.	Vues des toits, Azores.
"	Journée pluvieuse, Saint-Michel.
Edmond Dulac	Les trois princesses.

Dessins, eaux-fortes, gravures, etc.—

Achats de R. Gutekunst, Londres, Angleterre	106 exemples des maîtres anciens et modernes.
W. Giles	Cygnes et jeunes cygnes (en couleurs).
Muirhead Bone	Eglise de Gravesend.
"	Kensington.
"	Quai de Chiswick.
"	Bateaux de Chiswick.
W. Strang, A.R.A.	Etude.
"	"
"	"
"	"
"	"
"	"
"	Portrait.
"	Portrait, J. B. Clark.
Sir J. C. Robinson	New Manor.
"	Havre de Poole.
"	Château de Corfe.
"	Beja, Portugal.
"	Pluie d'octobre.
Chas. Shannon, A.R.A.	Blondina.
"	Océan et brise.
"	Blanchisseurs de toile.
"	Eau salée.
"	Alphonse Legros.
"	Max Beerbohm.
"	Marin.
"	La nymphe des bois.
"	Les côtes de l'océan.
"	Toilette du matin.
"	Marée montante.

J. M. Swan, R.A.	Tête de lionne.
"	Etude d'une jeune fille.
"	Jaguar mangeant.
"	Tigre sibérien.
"	Jaguar.
"	Tête de femelle de léopard.
"	Ours polaire.
"	Tigre.
"	Tigre.
D. Y. Cameron, A.R.A.	Les cinq sœurs de York.
J. M. Barnsley	Deux livres de croquis.
"	Croquis.
J. Kerr Lawson	Il Tempio a la Fontana.
"	San Lorenzo.
"	San Giorgio.
"	Il Celleone.
"	L'Obellisco.
"	Bel San Giovanni.
"	Randayzo.
"	Il Ponte.
"	San Firenze.
"	San Geronimo.
"	Madame Wood.
"	Magasinage au Maroc.
"	Fondell, Maroc.
"	Joseph Pennell, écr.
"	Wm de Morgan, écr.
"	Eglise Saint-Martin.
Anders Zorn	Portrait d'un artiste.
"	Demoiselle d'honneur.
"	Skeri-Kulla.
"	Les baigneurs.
"	A. Rodin.
H. Ivan Neilson	Le creusage de la rivière Saint-Charles.
"	Le vieux pont de bois.
"	Rivière au puits, Québec.
"	Les remparts, Québec.
"	Bassin Louise, Québec.
"	Quartiers généraux de Montcalm.
"	Havre de Québec.
"	Havre intérieur, Québec.
"	Quartiers généraux de Montcalm avec calèche.

Bronzes—

S. Borglum	Washington.
Vernon March	Pan et Psyché.
"	Silène et Satyre.
"	Avironneurs.
Sydney March	Mercure.
"	Cupide taillant un arc (argent).
Elsie March	Jeu éternel du jour et de la nuit.

B. E. WALKER,
Président.

FRANCIS J. SHEPHERD,
Conservateur.

ERIC BROWN,
Directeur.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

DATES DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 À 1914.

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1914.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'Acte 4-5 Vic., Chap 38.					
CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, Hon. H. H	Président	29 déc.	1841	3 oct.	184
Daly, Hon. D	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	184
Harrison, S. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	184
Sullivan, R. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	184
Davidson, J., Esq	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	184
Begley, Thomas A	Secrétaire	17 août	1841		
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 août	1841		
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc.	1841		
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, Hon. H. H	Président	4 oct.	1844	8 juin	1846
Daly, Hon. D	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Draper, Hon. W. H	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Morris, Hon. W	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Papineau, Hon. D. B	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Sous l'empire de l'Acte 9 Vic., chap. 37, etc.					
Robinson, Hon. W. B	Commissaire en chef	12 juin	1846	10 mars	1848
Taché, Hon. E. P	" "	11 mars	1848	26 nov.	1849
Chabot, Hon. J	" "	13 déc.	1849	31 mars	1850
Merritt, Hon. W. H	" "	8 avril	1850	11 fév.	1851
Bourret, Hon. J	" "	12 février	1851	27 oct.	1851
Young, Hon. John	" "	28 oct.	1851	22 sept.	1852
Chabot, Hon. J	" "	23 sept.	1852	26 jan.	1855
Lemieux, Hon. F	" "	27 jan.	1855	25 nov.	1857
Alleyn, Hon. C	" "	26 nov.	1857	1er août	1858
Holton, Hon. L. H	" "	6 août	1858	6 août	1858
Sicotte, Hon. L. V	" "	7 août	1858	10 jan.	1859
Rose, Hon. John	" "	11 jan.	1859	12 juin	1861
Cauchon, Hon. Joseph	Commissaire	13 juin	1861	23 mai	1862
Tessier, Hon. U. J	"	24 mai	1862	27 mai	1863
Drummond, Hon. L. T	"	28 mai	1863	23 juillet	1863
Lafranboise, Hon. M	"	24 juillet	1863	29 mars	1864
Chapais, J. C	"	30 mars	1864	30 juin	1867
Casgrain, Hon. Charles Eus	Second Commissaire	9 juillet	1846	29 fév.	1848
Cameron, Hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars	1848	1er fév.	1850
Wettenhall, James, Esq	" "	2 fév.	1850	16 avril	1850
Bourret, Hon. Joseph	" "	17 avril	1850	11 fév.	1851
Killaly, Hon. H. H	" "	12 fév.	1851	6 mai	1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai	1859	7 mars	1864
Trudeau, Toussaint	" "	8 mars	1864	29 mai	1868
Begley, Thomas A	Secrétaire	10 fév.	1841	31 oct.	1857
Trudeau, Toussaint	"	13 déc.	1859	7 mars	1864
Braun, Frederick	"	8 mars	1864	1er juill.	1867
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct.	1873	1er oct.	1879

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1914—*Suite.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service.	
		Du	Au
Sous l'empire de l'Acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, Hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867	7 déc. 1869
Langevin, C. B., Hon. Hector L	"	8 déc. 1869	6 nov. 1873
Mackenzie, Hon. Alexander	"	17 nov. 1873	16 oct. 1878
Tupper, C.B., K.C.M.G., Sir Charles	"	17 oct. 1878	19 mai 1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., Sir Hector L	"	20 mai 1879	11 août 1891
Smith, Hon. Frank	Ministre suppléant	14 août 1891	10 janv. 1892
Ouimet, Hon. Joseph Aldéric	Ministre	11 janv. 1892	30 avril 1896
Desjardins, Hon. Alphonse	"	1er mai 1896	12 juill. 1896
Tarte, Hon. J. Israël	"	13 juill. 1896	21 oct. 1902
Sutherland, Hon. James	"	11 nov. 1902	3 mai 1905
Hyman, Hon. Charles S	"	22 mai 1905	29 août 1907
Pugsley, Hon. Wm.	"	30 août 1907	12 oct. 1911
Monk, Hon. F. D	"	12 oct. 1911	22 " 1912
Rogers, Hon. Robert	"	29 " 1912	
Trudeau, Toussaint	Sous-Ministre	29 mai 1868	1er oct. 1879
Baillargé, G. F	"	4 oct. 1879	31 déc. 1890
Gobeil, A., I.S.O	"	1er janv. 1891	2 juin 1908
Hunter, James B.	"	1er juill. 1908	
St. Laurent, Arthur	Sous-ministre-adjoint	1er " 1908	
Braun, Frederick	Secrétaire	1er " 1867	30 sept. 1879
Chapleau, S	"	1er oct. 1879	4 nov. 1880
Ennis, F. H	"	5 nov. 1880	13 janv. 1885
Gobeil, A	"	23 janv. 1885	31 déc. 1890
Roy, E. F. E	"	1er " 1891	31 " 1900
Gélinas, Fred	"	8 juin 1901	2 juill. 1908
Tessier, Napoléon	"	11 août 1908	2 juin 1910
Desrochers, Rodolphe Charles	"	1er juill. 1910	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 janv. 1891	11 avril 1893
Desrochers, Rodolphe Charles	" "	8 " 1896	30 juin 1910
Dillion, R. W	" "	1er déc. 1910	23 mars 1911
Colman, L. H	" "	23 mai 1911	
Page, John	Ingénieur en chef	1re juill. 1868	1er oct. 1879
Perley, H. F	"	25 nov. 1880	10 juil. 1891
Coste, Louis	"	26 juill. 1892	18 mars 1899
Lafleur, E. D	"	7 janv. 1905	
Dufresne, A. R	Ingénieur en chef-adjoint	13 mai 1910	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 " 1871	30 oct. 1881
Fuller, Thomas	"	31 oct. 1881	30 juin 1897
Ewart, David, I.S.O	"	2 nov. 1897	

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES

LE 31 MARS 1914

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ÉTAT donnant les noms, date de nomination, salaires, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, le 31 mars 1914.

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointments.	Observations.
Percepteur du revenue des travaux publics.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur, 1ère div. Subdivision 'A'.	Ottawa	1er juillet 1889.	3,000 00 p. année	Date de la 1re nomination du bureau des Terres de la Cour., Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au ministère du Revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870, au 30 juin 1889. Trans. à la liste civile le 5 juin 1892 avec le rang de commis de 1re classe. Nommé 1er commis le 1er juillet 1906. Promu à la subdivision A de la 1ère division, le 1er avril 1912.
J. Brassard	9 janv. 1859.	Batelier	"	1er mars 1901.	70 00 p. mois.	
District du Saguenay.						
William Dallaire	8 oct. 1857.	Maître d'estacades	Chicoutimi	1er avril 1907.	75 00 "	
Jean Boucher		Ass. "	"	1er avril 1912.	70 00 "	
Arm. Ouellet	15 juin 1879.	Gardien	"	1er mai 1906.	50 00 "	
Willie Dallaire	23 déc. 1882.	"	"	1er mai 1906.	60 00 "	
N. Duchesne	6 janv. 1880.	"	"	6 avril 1908.	50 00 "	
District du St-Maurice						
John Dick	7 avril 1848.	Maître d'estacades	Emb. du St-Maurice.	21 mai 1898.	75 00 "	
Jos. Brousseau	3 janv. 1869.	" "	" "	1er fév. 1912.	75 00 "	
Jos. Page	7 juillet 1845.	" "	Cap-aux-Corneilles	10 déc. 1879.	75 00 "	
C. Lymburner	21 juillet 1833.	" "	" "	26 fév. 1912.	75 00 "	
F. Brousseau	12 sept. 1865.	" "	" "	28 fév. 1912.	75 00 "	
P. Gelinas	6 janv. 1862	" "	Les Gres	28 mars 1912.	75 00 "	
S. Bisson	17 oct. 1863.	Gardien des glissoirs	Chutes Shawinigan.	1er fév. 1911.	60 00 "	
J. Paquin	9 oct. 1864.	Maître d'estacades	Grand-Mère	21 nov. 1911.	75 00 "	
F. C. Boucher	24 juillet 1868.	Ass. "	"	1er juillet 1912.	60 00 "	
Alp. Doucet	14 fév. 1867.	Maître "	Grande Piles	2 déc. 1912.	75 00 "	
District d'Ottawa.						
R. F. H. Bruce	3 juin 1863.	Surintendant	Ottawa	11 fév. 1914.	2,500 00 p. année	M. Bruce est entré en service, le 14 déc. 1911, comme asst. ingé. dans le personnel du bureau de l'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa.

J. Kent	28 janv. 1864	Comptable *	"	1 août 1886	1,800 00	"	*Ouvrage de la rivière Ottawa* :—En outre des employés précités, etc., on emploie aux div. stations, dur. la descente du bois, un contremaître sur la gliss. à $2.00 et un assist. contremaître à $1.75 par jour : anssi de 25 à 30 hommes de $1.75 à $2.00 par jour de travail.
J. C. Scott	27 juin 1865	Sous-ingénieur	"	1 avril 1889	2,100 00	"	
S. E. Smith	25 mai 1869	Commis	"	7 nov. 1904	1,300 00	"	
G. H. McKay Mlle	16 août 1882	Clavigraphiste	"	22 janv. 1914	600 00	"	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	"	1 janv. 1892	800 00	"	
Geo. P. Huguet	13 mars 1883	Dessinateur	"	2 juillet 1905	1,400 00	"	
G. R. Nash	16 oct. 1882	"	"	26 août 1904	1,600 00	"	
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	750 00	"	
J. Nash	13 janv. 1857	Sous-gard. des gliss.	Chaudière	25 mars 1913	3 00	par jour	
L. Cousineau	30 déc. 1852	" "	Hull	26 oct. 1911	75 00	par mois	
Jos. Gaudette	24 juin 1840	" "	Arnprior	17 mai 1912	2 50	par jour	Employé environ 7 mois.
Joseph McCrea	26 mars 1859	Maître d'estacades	Springtown	15 mai 1880	25 00	par mois	
Patrick Barry	27 mars 1858	Sous-gard. des gliss.	Gra.dês-Chutes	10 mars 1888	1 50	par jour	Employé 4 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv. 1865	" "	Portage-du;Fort	7 sept. 1881	456 25	par année	" "
N. Rochon	2 avril 1879	" "	Rivière Noire	1 mars 1900	480 00	"	" "
H. B. Smith	5 juin 1856	" "	Bas de la Petewawa	13 mai 1912	2 00	par jour	" "
F. Chamberlin	....	" "	Haut de la Petewawa	11 avril 1914	2 00	"	" "
Wm. Thomson	3 mai 1843	" "	Mountain	2 sept. 1879	1 25	"	" 6 mois "
S. Moorhead	3 mai 1861	" "	Calumet	1 mars 1901	1 25	"	" 6 à 7 mois "
John Mullin	27 juillet 1861	" "	Coulonge	10 avril 1899	2 00	"	" 4 mois "
Thos. Tait	13 nov. 1887	" "	Dumoine	20 avril 1912	2 00	"	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
Jas. Carey	6 juillet 1850	En charge	Cedar-Lake-Dam	1 avril 1901	2 00	"	
T. McAnulty	5 juin 1857	Sous-gard. des gliss.	Crooked-Chute	14 mai 1912	2 00	"	
A. H. Johnson	28 nov. 1839	" "	Chenaux	——— 1865	3 00	"	Payé durant la navigation, 7 mois.
District de Newcastle.							
Thos. Austin	5 juin 1857	Maître de glissoirs	Chute de Fénelon	1 janv. 1912	100 00	par année	Reçoit $360 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
J. C. Bates	....	"	Burleigh	6 fév. 1907	100 00	"	" "
District de Richelieu.							
N. Menard	....	Maître d'estacades	Station de Belœil	21 mai 1908	100 00	"	
Chenal de Burlington pont tournant.							
Robert Lutz	23 mars 1864	Surveillant du pont	Burlington	1 avril 1912	70 00	par mois	
N. Carey	30 avril 1875	Assistant du pont	"	1 juin 1912	2 00	par jour	Employé 9 mois.
J. J. Fulton	3 mai 1881	"	"	1 mars 1913	2 00	"	" " "

* Nommé comptable et payeur le 4 octobre 1904.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoirs et estacades.

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Ecluse de Yamaska.					$ c.	
M. Lemaire	8 déc. 1867	Gardien d'écluse	Yamaska	1er jan. 1914	75 00 par mois	Employé 9 mois.
H. Lambert	20 août 1844	"	"	1er juill. 1897	50 00 "	" "
Ecluse de la rivière du Lièvre.						
O. Laframboise	....	Eclusier	Rivière-du-Lievre	1er mai 1912	65 00 "	
D. Lauzon	1er juin 1886	Journalier	"	5 avril 1914	60 00 "	Employé 8 mois.
Rapides Saint-André, écluse et barrage.						
John Hay	4 sept. 1870	Surintendant	Rivière Rouge, Man.	27 nov. 1911	1,800 00	
H. B. Johnston	— juill. 1871	Asst. surintendant	"	1er avril 1910	1,200 00	
N. Ross	4 " 1882	Electricien	"	1er jan. 1912	1,100 00	
C. Johnston	6 " 1882	Machiniste	"	23 juin 1913	1,000 00	
A. J. Sanders	17 mars 1880	Eclusier	"	3 mai 1912	755 00	
A, Tilder	9 oct. 1854	"	"	3 " 1912	755 00	
John Sanders	21 fév. 1867	"	"	12 août 1912	755 00	
James Swain	15 mars 1890	"	"	23 juin 1913	755 00	

JOS. VINCENT.

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB

LE 31 MARS 1914

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT donnant les noms, date de nomination, salaires, etc., des préposés aux bassins de radoub, 31 mars 1914.

Nom.	Employé.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique.					
J. A. Gould	Surintendant	Esquimalt	20 juin 1906	165 00 p. mois.	
John Jeffcott	Mécanicien	"	4 jan. 1901	132 00 "	
F. N. Jones	Sous-mécanicien	"	8 " 1901	100 00 "	
A. D. Grieve	Charpentier	"	1er déc. 1878	126 50 "	
J. Young	Journalier	"	1er juin 1903	77 00 "	
J. Stock	"	"	2 juill. 1894	71 50 "	
Joseph Ball	Soutier	"		77 00 "	
W. Enright	"	"	17 avril 1914	77 00 "	
James Isbester	Gardien de nuit	"	24 juill. 1909	71 50 "	
Bassin de radoub de Lévis.					
Alf. Samson	Surintendant	Lévis	15 fév. 1900	1,800 par année.	
W. McDougall	Ingénieur-mécanicien	"	1er juin 1888	90 00 par mois.	
T. Déprés	Sous-ingénieur mécanicien	"	21 juill. 1901	83 33 "	
Casimier Bourassa	Chauffeur	"	15 fév. 1907	65 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.					
Bassin loué à la Kingston Dry Dock and Shipbuilding Company, Limited, le 1er mai 1910, pour une période de 21 ans.—W. J. Fair, secrétaire.					

JOS. VINCENT.

NOMS

DES

MÉCANICIENS, AIDES-MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

EMPLOYÉS DANS LES

ÉDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX LE 31 MARS 1914

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX EDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX.

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1914.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Amherst............N.-E.	Edifice public..........	J. H. Chapman..........	3 janv. 1846	Concierge......	1er sept. 1901	33 33	12 mois ..	400 00
Annapolis .... "	"	John McKay	26 oct. 1847	"	1er avril 1891	33 33	12 " ..	400 00
Antigonish .... "	"	A. Beaton	8 mai 1848	"	10 " 1914	33 33	12 " ..	400 00
Arichat.......... "	"	Mrs. A. DeRooch..........	30 juin 1868	"	5 mai 1905	12 50	12 " ..	150 00
Baddeck.......... "	"	D. Munro	1er mai 1845	"	1er juill. 1912	33 33	12 " ..	400 00
Bridgewater.......... "	"	Thos. Cohoon..........	9 janv. 1853	"	19 janv. 1909	33 33	12 " ..	400 00
Canso.......... "	"	G. A. Pyche..........	17 juin 1865	"	8 déc. 1911	33 33	12 " ..	400 00
Dartmouth .... "	"	I. C. Henley..........	11 déc. 1846	"	22 mai 1894	37 50	12 " ..	450 00
Digby.......... "	"	F. Denison	8 nov. 1841	"	14 " 1902	33 33	12 " ..	400 00
Glace Bay.......... "	"	Mrs. J. A. Currie..........	29 juin 1865	"	20 déc. 1909	50 00	12 " ..	600 00
Guysborough .... "	"	Mrs. L. Hadley..........	27 déc. 1860	Concierge-suppl.	31 mars 1911	10 00	12 " ..	120 00
Halifax.......... "	Entrepôt de vérification..	Martin O'Neil	30 " 1850	Concierge.	1er oct. 1897	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	Edifice fédéral..........	Richard Power..........	15 août 1834	Mécanicien......	1er " 1871	62 50	12 " ..	750 00
" .... "	"	J. DeYoung..........	8 déc. 1869	Chauffeur. ...	28 nov. 1904	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	"	J. Handley..........	10 août 1854	Asst.-chauffeur..	1er mars 1912	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	"	L. W. Anderson..........	— nov. 1850	Pr. à l'ascenseur.	31 oct. 1910	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	"	L. Umlah..........	21 juill. 1885	" ..	1er août 1912	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	"	John Hennessey	20 " 1864	Gardien	1er oct. 1913	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	Douane..........	J. F. Sullivan..........	16 avril 1866	Concierge......	1er juill. 1872	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	"	Geo. Crockford	19 juin 1855	Nettoyeur	7 " 1910	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	"	F. Warner..........	8 oct. 1860	Chauffeur......	1er mai 1907	41 66	12 " .	500 00
" .... "	"	J. Barnes..........	3 déc. 1857	Mécanicien	28 janv. 1907	64 16	12 " .	770 00
" .... "	"	P. L. Nickerson..........	4 mars 1887	Pr. à l'ascenseur.	6 fév. 1911	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	"	G. Selig..........	21 avril 1854	Chauffeur. .	26 avril 1907	54 16	12 " ..	650 00
" .... "	Edifice de l'immigration.	John Oxley..........	17 " 1856	"	2 fév. 1897	64 16	12 " ..	770 00
" .... "	" " ..	J. Brennan..........	22 oct. 1858	Asst.-concierge..	1er " 1913	54 16	12 " ..	650 00
Inverness .... "	Edifice public..........	J. A. McDonald..........	1er juill. 1878	Concierge.....	1er déc. 1911	33 33	12 " ..	400 00
Kentville .... "	"	W. Hiltz	10 avril 1864	"	14 nov. 1900	33 33	12 " ..	400 00
Lunenburg .... "	"	C. Dauphinee..........	19 mars 1867	"	1er juill. 1912	33 33	12 " ..	400 00
Liverpool.......... "	"	James Clements..........	5 juin 1835	"	27 juin 1900	33 33	12 " ..	400 00
New-Glasgow .... "	"	K. Forbes	11 " 1851	"	1er déc. 1910	37 50	12 " ..	450 00
North-Sydney .... "	"	H. D. McMillan..........	16 nov. 1865	"	11 mars 1911	37 50	12 " ..	450 00
Parsboro'.......... "	"	N. Phinney..........	22 déc. 1862	"	27 août 1913	33 33	12 " ..	400 00
Pictou.......... "	"	M. Roach..........	15 oct. 1839	"	27 " 1912	25 00	12 " ..	300 00

"	"	Douane	F. J. Cole	8 mai	1848	"	27 "	1912	25 00	12	"	300 00
Shelburne	"	Edifice public	H. Swensburg	7 juill.	1844	"	17 fév.	1911	33 33	12	"	400 00
Springhill	N.-E.	"	J. A. Watt	5 sept.	1849	"	1er déc.	1903	37 50	12	"	450 00
Sydney	"	"	Mrs. M. Keefe	4 janv.	1850	"	13 janv.	1903	38 33	12	"	460 00
Sidney-Mines	"	"	R. Way	20 mai	1888	"	1er août	1913	37 50	12	"	450 00
Truro	"	Bureau de poste	A. W. Wesbury	17 mars	1868	"	1er mai	1913	33 33	12	"	400 00
Westville	"	Edifice public	M. Conners	5 nov.	1855	"	1er avril	1913	33 33	12	"	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	J. A. Mosher	16 "	1841	"	13 fév.	1899	41 66	12	"	500 00
Yarmouth	"	Edifice public	W. H. Whelan	23 déc.	1841	"	1er mars	1900	33 33	12	"	400 00
Charlottetown	I.P.-E.	Ancienne banque	Ed. Flynn	16 mars	1856	"	1er oct.	1911	50 00	12	"	600 00
"	"	Edifice fédéral	Angus Mackenzie	12 mai	1856	"	1er nov.	1896	58 33	12	"	700 00
"	"	"	E. Cameron	2 nov.	1853	Messager	15 "	1906	41 66	12	"	500 00
"	"	"	J. Savidant	19 juin	1869	Asst-concierge	9 déc.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	M. A. Allan	1er août	1855	"	24 janv.	1898	50 00	12	"	600 00
Georgetown	"	Edifice public	A. D. McLellen, P.M.	22 juill.	1873	Concierge	1er sept.	1913	10 00	12	"	120 00
Montague	"	"	H. L Peardon	13 avril	1885	"	27 août	1906	13 33	12	"	160 00
Summerside	"	"	A. McCormack	5 août	1851	"	14 fév.	1913	33 33	12	"	400 00
Souris	"	"	R. F. St. John	27 juin	1873	"	17 juin	1912	33 33	12	"	400 00
Tignish	"	"	J. W. Chiasson	14 fév.	1861	"	29 mars	1913	33 33	12	"	400 00
Bathurst	N.-B.	"	J. H. Doucet	16 juill.	1846	"	26 "	1906	33 33	12	"	400 00
Campbellton	"	"	C. Watson	15 "	1855	"	1er "	1912	33 33	12	"	400 00
Carleton	"	"	Mrs. J. C. Leonard	11 avril	1859	Asst-concierge	15 sept.	1908	33 33	12	"	400 00
Chatham	"	"	Chas. Johnston	18 mai	1856	Concierge	27 mars	1895	25 00	12	"	300 00
Dalhousie	"	"	Wm. Gould	1er janv.	1853	"	26 nov.	1890	33 33	12	"	400 00
Fairville	"	"	Alex. Scott	18 avril	1873	"	3 fév.	1913	33 33	12	"	400 00
Fredericton	"	"	Ludlow Yarxa	18 déc.	1843	"	1er juill.	1900	41 66	12	"	500 00
Grand Falls	"	"	J. R. Graham	18 nov.	1840	"	30 août	1912	33 33	12	"	400 00
Hartland	"	"	J. W. Adams	10 fév.	1847	"	11 juin	1912	41 66	12	"	500 00
Hillsborough	"	"	R. Slater	17 mars	1849	"	2 déc.	1912	33 33	12	"	400 00
Marysville	"	"	Jas. Inch, P.M.	10 sept.	1850	"	31 mai	1912	12 50	12	"	150 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv.	1832	"	11 janv.	1886	37 50	12	"	450 00
Newcastle	"	"	Patrick Keating	13 mars	1840	"	23 oct.	1886	41 66	12	"	500 00
Richibucto	"	"	G. Holleran	19 sept.	1863	"	5 avril	1912	33 33	12	"	400 00
Sussex	"	"	T. Gagnon	23 mars	1857	"	1er "	1913	33 33	12	"	400 00
St-Jean	"	Douane	N. J. Morrison	25 juill.	1858	Mécanicien et concierge	1er mai	1894	70 00	12	"	840 00
"	"	"	Christopher White	20 nov.	1844	Concierge	9 nov.	1885	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. T. Logan	1er sept.	1882	Asst-concierge	23 déc.	1908	55 00	12	"	660 00
"	"	"	James A. Paul	1er août	1837	Messager	13 oct.	1891	58 33	12	"	700 00
"	"	"	D. McKellar	4 juin	1855	Prép. à l'ascens.	27 fév.	1914	60 00	12	"	720 00
"	"	Bureau de poste	Jas. Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Edward Haney	22 fév.	1849	Prép. à l'ascens.	27 nov.	1882	60 00	12	"	720 00
"	"	"	John Killen	9 juin	1857	Concierge	4 mars	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. R. Garity	6 sept.	1877	Asst-concierge	16 avril	1910	40 00	12	"	480 00
"	"	Hôpital de détention	H. Stackhouse	13 oct.	1851	Gardien	15 nov.	1911	$2.00 p. d.	12	"	730 00
"	"	Edifice de l'immig.	Fred. Haslam	30 déc.	1876	"	29 janv.	1903	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Joseph Sleeth	3 oct.	1872	"	— sept.	1902	55 00	12	"	660 00
"	"	Stat. de la quarantaine	Fred. Hargrave	25 avril	1871	Concierge	29 déc.	1904	60 00	12	"	720 00
St. Stephen	"	Edifice public	W. Evans	10 mars	1859	"	1er janv.	1913	45 83	12	"	550 00
Tracadie	"	Lazaret	P. Arsenault	19 mai	1869	Chauffeur	24 déc.	1908	45 00	12	"	540 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1914—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire. annuel.
						$ c.		$ c.
Tracadie ... . N.-B.	Lazaret.......	A. Arseneau	3 mai 1883	Chauffeur.......	9 oct. 1912	35 00	12 mois ..	420 00
Woodstock.......... "	Edifice public..........	W. Hay..	15 nov. 1844	Concierge.......	17 fév. 1911	37 50	12 " ..	450 00
Arthabaska.... .. P.Q.	"	Dr. E. O. Belleau.........	1er sept. 1856	"	22 nov. 1911	33 33	12 " ..	400 00
Aylmer.............. "	"	L. Chartier.......	23 août 1860	"	4 juin 1912	8 33	12 " ..	100 00
Acton Vale...... ... "	"	F. X. Beauregard.........	9 avril 1847	"	1er nov. 1911	41 66	12 " ..	500 00
Berthierville......... "	"	J. A. Rocray	24 mai 1893	"	7 mai 1912	6 25	12 " ..	75 00
Buckingham......... "	"	T. F. Bisson, P.M........	23 mai 1848	"	3 fév. 1903	10 00	12 " ..	120 00
Chicoutimi.......... "	"	G. A. Blais.....	24 sept. 1870	"	4 déc. 1907	45 83	12 " ..	550 00
Coaticook... .... "	"	I. Baldwin	16 nov. 1839	"	27 juin 1889	41 66	12 " ..	500 00
Cookshire.......... "	"	S. Wright........	25 juin 1856	"	4 février 1909	33 33	12 " ..	400 00
Drummondville ..... "	"	O. H. Bernard.....	15 sept. 1847	"	25 juillet 1912	33 33	12 " ..	400 00
Farnham, (ouest)..... "	"	J. Belanger...............	19 janv. 1847	"	30 janvier 1906	25 00	12 " ..	300 00
Fraserville .... "	"	E. Dubé......	11 nov. 1847	"	12 mai 1911	33 33	12 " ..	400 00
Granby............ "	"	Wm. Bourgeois...........	17 nov. 1877	"	1er janv. 1912	25 00	12 " ..	300 00
Hull .... "	Bureau de poste.........	T. J. Madore, P.M.	1 déc. 1843	"	8 mars 1900	12 50	12 " ..	150 00
Iberville............. "	"	A. Courtois..............	20 janv. 1869	"	7 mai 1907	40 00	12 " ..	480 00
Joliette .... "	Edifice public..........	Adolphe Ratel..	29 déc. 1845	"	1er sept. 1897	41 66	12 " ..	500 00
Knowlton .... "	"	L. H. Pibus, P.M.........	22 avril 1877	"	1er mai 1912	12 50	12 " ..	150 00
Lachine .... "	"	O. P. Robert, P.M........	7 sept. 1846	"	26 janvier 1899	8 33	12 " ..	100 00
Lachute .... "	"	D. Joss........	10 oct. 1857	"	28 avril 1909	33 33	12 " ..	400 00
Laprairie............ "	"	Jos. Brisson, P.M	11 nov. 1869	"	22 nov. 1901	12 50	12 "	150 00
Lévis............... "	"	C. Lamontagne	28 déc. 1850	"	17 mars 1908	35 41	12 " ..	425 00
Longueuil.......... "	"	E. H. Lamarre.....	28 avril 1839	"	1 janvier 1912	25 00	12 " .	300 00
L'Assomption........ "	"	A. Martel	1860	"	18 nov. 1911	25 00	12 " ..	300 00
Magog............ .... "	"	J. Dearsley.....	6 déc. 1881	"	1 février 1914	33 33	12 " ..	400 00
Marieville.......... "	"	P. Prairie......	17 nov. 1886	"	13 oct. 1912	25 00	12 " ..	300 00
Mégantic..... ..... "	"	S. Brousseau	25 sept. 1842	"	15 février 1912	33 33	12 " ..	400 00
Montmagny......... "	"	H. Courteau..............	21 fév. 1861	"	1 juillet 1912	33 33	12 " ..	400 00
Montréal........... "	Douane.................	C. Daudelin......	19 juin 1843	"	16 juillet 1892	41 66	12 " ..	500 00
" .... "	"	C. Girard........	11 août 1844	Nettoyeur......	28 oct. 1910	55 00	12 " ..	660 00
" .... "	"	F. X. Bernier.....	24 mai 1856	"	28 oct. 1910	55 00	12 " ..	660 00
" .... "	"	A. Clairemont	8 mai 1865	"	1 déc. 1912	50 00	12 " .	600 00
" .... "	"	A. Cousineau...	26 juin 1862	"	15 avril 1912	50 00	12 " .	600 00
" .... "	"	B. Lajeunesse.......	20 nov. 1861	Chauffeur..	23 nov. 1896	65 00	12 " ..	780 00
" .... "	"	J. McMahon..	15 oct. 1865	....	26 sept. 1912	65 00	12 " ..	780 00
" .... "	"	A. Tremblay..........	12 avril 1862	Plombier........	25 oct. 1907	60 00	12 " ..	720 00
" .... "	Entrepôt de vérification..	M. Boyer.................	18 fév. 1848	Mécanicien.....	4 mars 1882	70 00	12 " ..	840 00

" .... "	"	J. Forgues.... ....,....	15 mai 1874	Chauffeur......	2 nov. 1904	65 00	12	" ...	780 00
" .... "	"	A. Tremblay....	12 avril 1862	" la nuit.	25 oct. 1907	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	P. Prudhomme...........	7 mars 1854	Prép. à l'ascens'r	19 mars 1906	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	S. McGarry..	15 juin 1873	Pr. au monte-ch.	12 janvier 1904	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	H. Marchand...... ...	15 mars 1856	" ..	7 oct. 1904	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	J. Neville..........	18 mars 1870	" ..	12 janvier 1904	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	A. Drouin......... .. .	14 juin 1868	" ..	28 nov. 1904	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	A. Barrette	28 août 1873	" ..	21 juillet 1908	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	A. Lesieur...............	22 juin 1868	" ..	18 avril 1905	60 00	12	" ...	720 00
" .... "	"	J. Larocque.............	25 nov. 1856	Nettoyeur......	1er fév. r1912	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	S. Lanctôt	28 juin 1850	"	23 nov. 1905	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	J. B. Desjardins	21 janvier 1863	"	26 janvier 1907	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	" ...	U. Paquette.............	13 oct. 1866	"	1er juin 1909	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	J. Brunette..............	16 oct. 1854	"	19 sept. 1912	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	H. Valiquette...........	30 déc. 1871	Charpentier.....	1er fév. 1903	70 00	12	" ...	840 00
" .... "	" ...	A. Poirier.......... ...	18 juin 1870	"	5 oct. 1909	65 00	12	" ...	780 00
" .... "	"	A. Nuttall.........	15 février 1872	Electricien......	1er juin 1905	65 00	12	" ...	780 00
" .... "	Entr. de vérif. et douane	J. Quinn................	4 juin 1882	Chauffeur.... ..	2 juillet 1908	70 00	12	" ...	840 00
" .... "	"	J. Donavan	7 août 1841	"	29 mars 1913	60 00	12	" ..	720 00
" .... "	Revenu de l'Intérieur....	Ls. St. Jean........	17 sept. 1840	"	1er déc. 1892	60 00	12	" ..	720 00
" .... "	"	M. O'Donnell..	13 sept. 1863	Concierge... ...	17 mai 1912	20 00	12	" ...	240 00
" .... "	Edifices fédéraux...	A. Morrison.............	15 août 1878	Insp. electricien.	3 avril 1913	125 00	12	" ...	1,500 00
" .... "	Bureau de poste	D. Brown......	16 janvier 1861	C'maître-mécan.	13 juin 1912	108 00	12	" ...	1,300 00
" .... "	"	I. Trudeau..............	22 janvier 1863	Concierge. ...	1er oct. 1902	95 00	15	" ...	1,140 00
" .... "	"	A. Gaignery.....	19 juin 1862	Nettoyeur......	1er oct. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	W. Pagé.	4 mars 1851	"	— nov. 1908	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	C. Rochon................	18 janvier 1850	"	17 janvier 1906	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	Ed. Beaudette....	26 mars 1859	"	18 oct. 1904	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	H. Montigny.....	30 avril 1867	"	16 sept. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	S. Lauzon	5 mai 1858	"	2 février 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	M. Paré.................	7 mai 1889	"	1er oct. 1911	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	Wm. J. Boots........ .	14 avril 1880	"	6 février 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	J. Laplante	12 mars 1856	"	12 déc. 1907	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	L. Bélanger.......... ...	31 mars 1853	"	13 mai 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	P. Roy....	10 août 1888	"	14 juillet 1907	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	Jos. Brunet	27 juin 1881	"	7 oct. 1908	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	T. Gauthier.............	10 juillet 1865	"	14 janvier 1908	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	P. Germain......... .. .	4 février 1854	"	15 janvier 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	P. Cloutier...............	3 février 1853	"	26 août 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	D. Decary...............	4 août 1875	"	2 août 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	E. Thompson....	26 oct. 1868	"	1er mars 1913	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	D. Ledoux.............. .	5 mars 1859	"	17 oct. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	F. Labelle...............	13 nov. 1853	"	1er nov. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	A. Deschene...	18 nov. 1849	"	3 nov. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	H. Martin	1er juill. 1873	"	9 janvier 1911	55 00	12	" ...	660 00
" .... "	"	A. Bastien.........	1er nov. 1862	"	20 nov. 1912	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	H. Provencher...........	5 sept. 1878	"	1er mars 1913	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	J. P. Murphy............	18 déc. 1852	"	19 mai 1907	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	C. Lauzon...............	11 déc. 1860	"	28 fèvrier 1913	50 00	12	" ...	600 00
" .... "	"	J. Davidson	11 oct. 1865	"	3 mai 1913	50 00	12	" ...	600 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1914—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Montréal, Qué.	Bureau de poste	J. Ouimet	15 mars 1872	Nettoyeur	1er fév. 1913	50 00	12 mois	600 00
" "	"	D. Hughes	14 déc. 1885	"	5 mars 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	H. St. Pierre	25 oct. 1849	"	3 mars 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	H. Deslauriers	9 jan. 1842	"	7 février 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	E. Prevost	21 août 1854	"	18 mars 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	L. Prud'homme	27 juin 1883	"	14 février 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	I. Jasmin	25 sept. 1844	"	9 janv. 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	M. Loranger	27 juin 1864	"	13 mai 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	Mme D. Royer	30 juil. 1843	Laveuse	1er juin 1887	28 00	12 "	336 00
" "	"	Mme A. Crochetière	29 sept. 1859	"	1er nov. 1897	28 00	12 "	336 00
" "	"	V. Laverdure	16 juin 1859	"	12 nov. 1912	28 00	12 "	336 00
" "	"	L. D. Thibault	28 jan. 1861	Electricien	15 déc. 1905	70 00	12 "	840 00
" "	"	F. X. Lefebvre	13 déc. 1859	"	28 juin 1905	70 00	12 "	840 00
" "	"	Osias Renaud	14 juin 1869	"	2 février 1907	70 00	12 "	840 00
" "	"	G. Fauteux	11 février 1879	"	1er fév. 1913	65 00	12 "	780 00
" "	"	G. Flanagan	23 mai 1862	"	13 sept. 1906	65 00	12 "	780 00
" "	"	P. Lucey	17 jan. 1883	"	28 déc. 1912	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. Langevin	10 mars 1850	Chauffeur	18 oct. 1904	60 00	12 "	720 00
" "	"	F. Rochon	5 mars 1869	Prép. à l'ascens.	14 juin 1912	60 00	12 "	720 00
" "	"	Oscar Renaud	19 février 1862	"	10 sept. 1898	60 00	12 "	720 00
" "	"	S. Trudeau	14 oct. 1855	"	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	O. Chaput	18 août 1854	"	1er nov. 1909	60 00	12 "	720 00
" "	"	O. de Ladurantaye	29 juin 1852	"	26 avril 1906	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. Cantin	23 février 1855	"	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	A. Archambault	6 juillet 1869	"	29 nov. 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	W. Filiatreault	22 mai 1873	"	23 janv. 1912	60 00	12 "	720 00
" "	"	M. Wickham	— février 1877	"	14 février 1912	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. B. Richot	14 jan. 1869	"	25 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	C. Prud'homme	16 août 1884	Pr. au monte-ch.	8 mai 1912	55 00	12 "	660 00
" "	"	A. Bourassa	1 juin 1857	"	4 août 1893	60 00	12 "	720 00
" "	"	A. Trudeau	13 avril 1866	"	17 janv. 1908	60 00	12 "	720 00
" "	"	Ls. Brault	29 déc. 1854	"	1er sept. 1901	60 00	12 "	720 00
" "	"	C. Varin	13 mai 1883	"	1er janv. 1911	55 00	12 "	660 00
" "	"	W. J. Tremblay	22 mai 1879	"	1er déc. 1911	55 00	12 "	660 00
" "	"	J. C. Thibault	10 oct. 1852	Messager	2 déc. 1909	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. McClanagan	14 mars 1860	Aide messager	2 juillet 1902	65 00	12 "	780 00

"	"	"	J. I. R. Barthe	12 juillet	1863	"	1er mai	1906	55 00	12	"	660 00
"	"	"	G. Robert	18 déc.	1853	Gardien du jour	1er juill.	1902	60 00	12	"	720 00
"	"	"	E. Richer	17 avril	1871	"	2 juillet	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Murphy	18 déc.	1852	Gardien de nuit	19 mai	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	C. Berthiaume	8 nov.	1870	"	2 juillet	1902	65 00	12	"	780 00
"	"	"	T. Thompson	9 mai	1857	"	1er août	1912	70 00	12	"	840 00
"	"	"	L. Bédard	18 août	1854	Charpentier	1er avril	1908	65 00	12	"	780 00
"	"	"	R. C. Bisaillon	18 oct.	1855	Messager	17 avril	1913	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Desautels	25 oct.	1855	Gardi n			65 00	12	"	1,080 00
"	"	"	M. Carey	10 février	1878	Garde-magasin	4 août	1913	90 00	12	"	660 00
"	"	"	J. Trudeau	6 juillet	1848	Charpentier	1er nov.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Vallée	4 août	1847	"	4 août	1910	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. W. Corbeil	8 nov.	1879	"	15 sept.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. Renaud	3 avril	1863	Peintre	1er avril	1910	80 00	12	"	960 00
"	"	"	E. Hallée	14 mars	1850	"	29 janv.	1913	67 50	12	"	810 00
"	"	"	F. Valin	8 déc.	1886	Charpentier	5 juin	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	F. Cyr	15 août	1852	"	10 juillet	1910	65 00	12	"	780 00
"	"	Station postale "B"	T. Drolet	11 mars	1852	Concierge	29 oct.	1908	54 17	12	"	650 00
"	"	"	A. Cunningham	15 avril	1878	Nettoyeur	2 janv.	1909	65 00	12	"	780 00
"	"	"	M. Dory	30 janv.	1876	"	20 oct.	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	" "C"	N. Robillard	28 juin	1859	"	1er janv.	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Olivier	10 janv.	1878	"	10 sept.	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	" "D"	J. H. Roy	10 août	1888	Concierge	14 juillet	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	" "E"	H. Paquette	7 août	1858	"	1er avril	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	Bur. de poste (St.-Henri)	Mrs. G. Colborne	30 janv.	1883	Laveuse	9 janv.	1912	28 00	12	"	336 00
"	"	B. de poste (Hochelaga)	J. H. Brown, P.M	7 oct.	1851	Concierge	2 mars	1902	16 66	12	"	200 00
Nicolet	"	Edifice public	U. Papillon	16 mars	1843	"	8 nov.	1907	43 33	12	"	520 00
Nominingue	"	Bâtim. de l'immigration	V. Charbonneau	8 août	1878	"	8 avril	1912	25 00	12	"	300 00
Peribonca	"	" "	Ernest Roy	14 déc.	1877	"	1er oct.	1902	25 00	12	"	300 00
Pierreville	"	Edifice public	Mme S. G. Boucher	7 mai	1853	"	1er déc.	1909	12 50	12	"	150 00
Plessisville	"	"	J. O. Vallée, P.M	22 mai	1855	"	1er nov.	1912	10 00	12	"	120 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 février	1865	Mécanicien	1er avril	1897	75 00	12	"	900 00
"	"	" "	J. G. McLaughlin	15 nov.	1880	Chauffeur	4 juillet	1906	60 00	12	"	720 00
"	"	Bur des mesur. de bois	Jas. O'Neil	15 août	1861	"	1er août	1894	45 00	12	"	540 00
"	"	Douane	J. Mountain	1er nov.	1848	"	10 nov.	1888	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Jos. Bigaouette	15 mai	1860	"	14 février	1914	55 00	12	"	660 00
"	"	"	A. Martin	20 mai	1875	Pr. à l'ascenseur	12 avril	1912	55 00	12	"	650 00
"	"	Bureau de poste	Rod. Roy	23 sept.	1878	Concierge	16 février	1910	66 66	12	"	800 00
"	"	"	S. Lortie	9 août	1849	Gardien	15 février	1912	55 00	12	"	650 00
"	"	"	A. Poulin	5 janv.	1856	Pr. à l'ascenseur	1er mars	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Robitaille	6 mai	1853	"	27 déc.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. D. Villeneuve	22 oct.	1875	Messager	17 avril	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	F. J. Cooper	8 juillet	1858	Chauffeur	15 juin	1895	75 00	12	"	900 00
"	"	Edifice du Gouvern. gén.	M. Lewis	6 mai	1871	Concierge	1er sept.	1905	$1.50 p. j.	12	"	547 50
"	"	B. de poste (St.-Sauveur.)	C. Turcotte	14 juin	1866	"	8 janv.	1907	12 50	12	"	150 00
"	"	Bur. de poste St.-Roch.)	J. B. Turcotte	22 sept.	1860	"	7 mai	1910	41 66	12	"	500 00
"	"	Edifice public	D. Lortie	16 oct.	1853	Menuisier	5 février	1910	$3.00 p. j.	12	"	939 00
"	"	"	A. Peuitclerc	18 oct.	1865	"	5 février	1910	$3.00 p. j.	12	"	939 00
"	"	"	A. Lacasse	19 oct.	1877	Electricien	7 juillet	1910	75 00	12	"	900 00
Richmond	"	"	H. Desmarais	14 juillet	1869	"	7 mai	1898	33 33	12	"	400 00

État donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1914.—*Suite.*

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
							$ c.		$ c
Rigaud	Qué.	Edifice public	J. B. Charlebois	29 avril 1859	Electricien	23 oct. 1912	12 50	12 mois	150 00
"	"	"	G. Vallée	26 mars 1856	Asst. concierge.	5 déc. 1912	12 50	12 "	150 00
Rimouski	"	"	P. Lepage	24 janv. 1863	Concierge	31 mai 1907	25 00	12 "	300 00
Roberval	"	Bureau de poste	G. Audet	18 nov. 1849	"	....	25 00	12 "	300 00
Rock Island	"	Bâtiment des immigrés	L. A. Lanctot	4 août 1846	"	1er nov. 1913	33 33	12 "	400 00
Saint-Hyacinthe	"	Bâtiment de l'immigration	F. X. Tetreault	8 nov. 1845	"	1er mars 1912	43 33	12 "	520 00
"	"	Edifice public	E. Clapin	9 avril 1844	"	19 juillet 1904	33 33	12 "	400 00
Saint-Jean	"	Revenu de l'intérieur	Leon Forrant	21 janv. 1849	"	14 avril 1897	29 16	12 "	350 00
"	"	Douanes	W. Brousseau, M.P	12 août 1840	"	25 mars 1909	25 00	12 "	300 00
Saint-Jérome	"	Bureau de poste	T. Grignon	21 mars 1859	"	1er déc. 1911	33 33	12 "	400 00
Shawinigan	"	Edifice public	C. de Carrufel	....	"	....	33 33	12 "	400 00
Sherbrooke	"	"	O. Désève	6 août 1848	"	2 avril 1898	33 33	12 "	400 00
Sorel	"	"	J. B. Cadoret	 1847	"	10 iuin 1912	40 00	12 "	480 00
Terrebone	"	"	J. Brière	15 fév. 1861	"	1er nov. 1911	25 00	12 "	300 00
Thetford Mines	"	"	J. Guillemette, M.P	 1859	"	17 avril 1913	12 50	12 "	150 00
Trois-Rivières	"	"	T. Beaulieu	7 avril 1850	"	1er avril 1913	50 00	12 "	600 00
Trois-Rivières	.	"	P. Gravelle	3 juin 1828	Asst. concierge	1er fév. 1891	25 00	12 "	300 00
Valleyfield	"	"	Nap. Picard	8 mars 1847	Concierge	2 mai 1902	40 00	12 "	480 00
Victoriaville	"	"	C. Thibault	1er juin 1861	"	22 août 1912	25 00	12 "	300 00
Alexandria	Ont.	"	D. K. McDonald	4 juillet 1847	"	17 oct. 1906	41 66	12 "	500 00
Almonte	"	"	P. Burns	28 janv. 1861	"	1er sept. 1907	33 33	12 "	400 00
Amherstburg	"	"	Mrs. R. C. Elliott	28 déc. 1854	"	6 juin 1905	33 33	12 "	400 00
Arnprior	"	"	R. Tait	16 oct. 1845	"	1er déc. 1909	33 33	12 "	400 00
Barrie	"	"	E. Sevigny	19 mars 1847	"	1er mai 1903	33 33	12 "	400 00
Berlin	"	"	Jacob Clements	21 juin 1840	"	15 mai 1900	33 33	12 "	400 00
Belleville	"	"	S. Haight	26 août 1857	"	24 janv. 1901	54 16	12 "	650 00
Bowmanville	"	"	W. W. Allin	13 janv. 1850	"	10 fév. 1905	37 50	12 "	450 00
Brampton	"	"	Jos. Foster	16 sept. 1846	"	1er août 1906	33 33	12 "	400 00
Brantford	"	"	John Squire	24 avril 1842	"	27 oct. 1880	50 00	12 "	600 00
Bridgeburg	"	"	Wm. Hanna	15 août 1863	"	3 oct. 1905	29 16	12 "	350 00
Brockville	"	"	C. F. Gray	28 avril 1861	"	2 avril 1908	45 83	12 "	550 00
Carleton Place	"	"	J. F. Halpenny	17 avril 1858	"	13 mai 1892	33 33	12 "	400 00
Cayuga	"	"	C. C. Gibson, M.P	....	"	1er mai 1913	25 00	12 "	300 00
Chatham	"	"	W. W. Mitchell	25 mai 1848	"	7 janv. 1885	50 00	12 "	600 00
Chesley	"	"	....	....	"	....	....	....	....
Clinton	"	"	James Scott, M.P	21 janv. 1856	"	9 fév. 1904	16 66	12 "	200 00

Cobourg	"	"	Wm. Russell	5 sept.	1859	"	1er fév.	1911	37 50	12	"	450 00
Cornwall	"	"	C. River	3 nov.	1856	"	1er mai	1912	37 50	12	"	450 00
Deseronto	"	"	M. Hart	15 janv.	1862	"	1er juillet	1903	41 66	12	"	500 00
Dresden	"	"	James F. Hart	4 août	1835	"	1er oct.	1913	33 33	12	"	400 00
Dundas	"	"	C. Cooper, M.P.	7 janv.	1868	"	1er oct.	1913	33 33	12	"	400 00
Elora	"	"	J. F. Huck, M.P.	26 sept.	1854	"	1er juin	1913	33 33	12	"	400 00
Essex	"	"	T. Trewin	27 juin	1840	"	14 janv.	1913	33 33	12	"	400 00
Fort-William	"	"	John Skea	20 juillet	1874	"	1er sept.	1912	45 83	12	"	550 00
Fergus	"	"	T. M. Broadfoot	14 juin	1843	"	1er avril	1912	35 33	12	"	400 00
Galt	"	"	Thos. Barrett	17 juin	1861	"	1er août	1902	41 66	12	"	500 00
Gananoque	"	"	H. McCalpin	18 juin	1845	"	21 nov.	1913	33 33	12	"	400 00
Glencoe	"	"	E. Waterworth	19 août	1852	"	28 fév.	1910	33 33	12	"	400 00
Goderich	"	"	A. Christal	26 fév,	1849	"	22 août	1912	37 50	12	"	450 00
Guelph	"	"	N. McLean	7 oct.	1868	"	28 fév.	1910	41 66	12	"	500 00
Hamilton	"	Edifice fédéral	Alex. Benzie	20 juin	1858	Concierge et méc.	5 mars	1914	58 33	12	"	700 00
"	"	"	J. Wigglesworth	7 août	1863	Chauffeur	1er oct.	1896	62 50	12	"	750 00
"	"	"	B. Moriarity	17 mars	1866	"	31 déc.	1911	60 00	12	"	720 00
"	"	"	T. Nicholson	17 déc.	1857	Mécanicien	2 mars	1887	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Alfred Barnard	27 déc.	1847		10 déc.	1894	58 33	12	"	700 00
"	"	"	T. C. Butler		1876	Nettoyeur	10 juin	1911	54 16	12	"	650 00
"	"	"	C. Partridge	2 avril	1869	"	12 avril	1909	54 16	12	"	650 00
"	"	"	William McRea			"			2 00	par j. trav.		626 00
"	"	"	Mrs. C. White	16 avril	1857	"	6 mars	1907	1 25	"		141 00
Harriston	"	Edifice fédéral	J. Gresh	19 juin	1856	Concierge	8 nov.	1912	35 00	12	mois	420 00
Hawkesbury	"	"	A. Marleau	22 sept.	1857	"	7 août	1906	33 33	12	"	400 00
Ingersoll	"	"	John McDonald	30 juin	1841	"	20 nov.	1900	37 50	12	"	450 00
Kenora	"	"	Mrs. J. Link	10 mai	1850	"	7 déc.	1901	33 33	12	"	400 00
Kincardine	"	"	Geo. D. Morrison, M.P.	14 nov.	1860	"	17 mai	1910	20 83	12	"	250 00
Kingston	"	Bureau de poste	Jos. Kehoe	21 juin	1873	"	15 mai	1910	52 50	12	"	630 00
"	"	Douanes	Mrs. J. Stansbury	27 juin	1868	"	2 avril	1909	16 66	12	"	200 00
"	"	"	J. S. Spencer	3 oct.	1839	Chauffeur	1er janv.	1907	18 00	12	"	216 00
"	"	Edifice du Revenu de l'In.	J. Lawless		1833	"	8 fév.	1908	41 66	12	"	500 00
"	"	" "	J. Loughern		1852	"	1er juin	1912	15 00	12	"	180 00
Leamington	"	Edifice public	J. W. Ross	8 août	1860	"	8 mai	1911	37 50	12	"	450 00
Lindsay	"	"	W. Healey	29 mai	1873	"	10 nov.	1908	37 50	12	"	450 00
Listowel	"	"	A. Bailey	18 déc.	1846	Concierge	28 nov.	1912	33 33	12	"	400 00
London	"	Douanes	M. Mulkern	4 sept.	1837	Mécanicien	18 sept.	1888	50 00	12	"	600 00
"	"	"	W. Greer	12 oct.	1839	Concierge	16 mars	1884	50 00	12	"	600 00
"	"	Bureau de poste	D. Regan	9 mai	1854	Mécanicien, etc.	1er juin	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	" "	J. Gilbank	4 déc.	1861	Concierge	31 mai	1906	41 66	12	"	500 00
Markham	"	Edifice public	Charles Wales	12 avril	1864	"	9 août	1908	50 00	12	"	600 00
Mitchell	"	"	F. Elliot	14 nov.	1857	"	19 avril	1913	33 33	12	"	400 00
Mount Forest	"	"	W. L. Smith	12 août	1839	"	8 nov.	1912	30 00	12	"	360 00
Napanee	"	"	Mrs. C. E. Webster	12 juillet	1846	"	4 oct.	1900	41 66	12	"	500 00
Niagara-Falls	"	"	J. C. Brown	1er mai	1862	"	1er juin	1910	53 33	12	"	640 00
North-Bay	"	"	L. A. Gauthier	15 mai	1857	"	13 juin	1908	55 00	12	"	660 00
Orangeville	"	"	D. McPherson	30 avril	1851	"	15 juillet	1900	50 00	12	"	600 00
Orillia	"	"	John Frawley	14 mars	1844	"	1er nov.	1898	33 33	12	"	400 00
Oshawa	"	"	A. W. Brodie	28 sept.	1850	"	11 déc.	1905	41 66	12	"	500 00
Owen Sound	"	"	H. Wright	24 nov.	1841	"	18 mars	1908	33 33	12	"	400 00

ETAT donnant les noms, etc,, des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1914.—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Monthly Salary.	Time Employed each year.	Yearly Salary.
						$ c.		$ c.
Parkhill.....Ont.	Edifice public	W. H. Taylor, P.M.	4 août 1847	Concierge	12 mai 1910	16 66	12 mois	200 00
Paris "	"	Sam Lee	24 oct. 1841	"	7 juillet 1902	50 00	12 "	600 00
Pembroke "	"	H. Church	15 nov. 1864	"	5 janv. 1910	33 33	12 "	400 00
Petrolea "	"	James Shaw	11 iuin 1842	"	12 sept. 1904	37 50	12 "	450 00
Peterborough "	"	G. Stenton	17 sept. 1847	"	7 déc. 1908	45 83	12 "	550 00
" "	Douanes	B. McGill	4 avril 1854	"	1er janv. 1912	33 33	12 "	400 00
Port-Arthur "	Edifice public	Jas. Siddall	1er oct. 1853	"	1er mai 1913	45 83	12 "	550 00
Port-Colborne "	"	Wm. Armstrong	9 sept. 1846	"	11 juin 1888	33 33	12 "	400 00
Port-Hope "	"	John Elliott	27 oct. 1877	"	27 fév. 1913	37 50	12 "	450 00
Port-Perry "	"	Saml. Graham	8 juin 1848	"	21 oct. 1913	37 50	12 "	450 00
Prescott "	"	G. Henry	9 janv. 1871	"	7 nov. 1913	50 00	12 "	600 00
Picton "	"	R. Ringer	17 oct. 1831	"	1er oct. 1912	33 33	12 "	400 00
Renfrew "	"	Robert Sim	10 fév. 1839	"	11 mai 1909	33 33	12 "	400 00
Sandwich "	"	John McLeod	14 sept. 1883	"	22 juillet 1907	29 16	12 "	350 00
Sault-Sainte-Marie "	"	P. J. Racine	25 sept. 1865	"	25 sept. 1905	37 50	12 "	450 00
" "	"	H. E. Cannon		Préposé à l'asc.	30 janv. 1914	55 00	12 "	660 00
Sarnia "	"	J. H. Dyble	25 août 1860	Concierge	7 nov. 1903	45 83	12 "	550 00
Seaforth "	"	J. McLennan	25 avril 1855	"	2 sept. 1913	33 33	12 "	400 00
Simcoe "	"	N. Porter	6 juin 1861	"	21 nov. 1910	40 00	12 "	480 00
Smiths-Falls "	"	R. W. Lewis	19 août 1863	"	8 janv. 1896	33 33	12 "	400 00
Sainte-Catharine "	"	A. Clark	14 sept. 1860	"	12 déc. 1904	37 50	12 "	450 00
Sainte-Marie "	"	W. Hoyt	19 mai 1856	"	16 mars 1908	33 33	12 "	400 00
Saint-Thomas "	"	G. Lutton	25 mai 1857	"	14 avril 1903	37 50	12 "	450 00
Strathroy "	"	N. Leitch	12 avril 1868	"	29 juin 1911	33 33	12 "	400 00
Stratford "	"	J. P. Murray	29 juillet 1850	"	26 juillet 1900	50 00	12 "	600 00
Tilbury "	"	Hy. Benoit	26 oct. 1860	"	19 fév. 1914	33 33	12 "	400 00
Tilsonburg "	"	Thos. Fero	19 déc. 1856	"	9 mars 1912	33 33	12 "	400 00
Toronto "	Edifices fédéraux	H. E. Hamilton	14 avril 1838	Surintendant	10 avril 1902	100 00	12 "	1,200 00
" "	"	Wm. Corrigan	9 oct. 1864	Aide "	17 oct. 1912	100 00	12 "	1,200 00
" "	"	J. H. Rogers	26 fév. 1890	Electricien	16 sept. 1912	75 00	12 "	900 00
" "	"	A. W. Carlton	19 mars 1870	"	1er déc. 1911	75 00	12 "	900 00
" "	"	Wm. Graham	16 mars 1840	Charpentier.	16 oct. 1896	75 00	12 "	900 00
" "	"	Wm. Allison	1er août 1855	Nettoyeur	10 juin 1912	58 33	12 "	700 00
" "	"	Jno. Duckworth	28 déc. 1880	"	17 juillet 1910	58 33	12 "	706 00
" "	Bureau de poste central.	Jno. Somers	8 avril 1835	Garde-magasin,	9 oct. 1897	62 50	12 "	750 00
" "	"	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Chauffeur en chef	28 sept. 1886	70 83	12 "	850 00
" "	"	Rich. Eyre	11 oct. 1849	"	15 mars 1895	66 66	12 "	800 00

"	"	"	T. Letray		1858	"	10 mai	1907	66 66	12	"	800 00
"	"	"	T. J. Burns	6 mai	1864	"	23 nov.	1912	66 66	12	"	800 00
"	"	"	M. Cartney	25 nov.	1864	"	8 juillet	1913	66 66	12	"	800 00
"	"	"	W. Hall	2 janv.	1875	"	.. déc.	1913	66 66	12	"	800 00
"	"	"	Robert. Moore	24 mai	1862	Prép. à l'asc	12 sept.	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Alex. Morrice	27 janv.	1862	"	21 fév.	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	H. McCollough	94 avril	1856	"	1er juin	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Sam. Walker	14 déc.	1880	"	9 déc.	1912	58 33	12	"	700 00
"	"	"	W. Watson	25 août	1856	"	15 déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	J. Babe	2 avril	1851	"	20 déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	J. McCrohan	20 juillet	1862	"	.. déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Wm. Gribble	7 mars	1860	Nettoyeur	.. fév.	1905	62 50	12	"	750 00
"	"	"	Chas. Gregory	27 juillet	1857	"	.. fév.	1904	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Jno. Cotton	31 juillet	1864	"	17 fév.	1908	58 33	12	"	700 00
"	"	"	J. P. Motta	19 fév.	1856	"	9 déc.	1912	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Geo. McCallum	8 juillet	1868	"	17 fév.	1909	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Jno. Hayes	9 oct.	1857	"	15 août	1910	58 33	12	"	700 00
"	"	"	L. S. Deas	15 janv.	1854	"	.. juillet	1907	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Amb. McCabe	6 sept.	1873	"	20 juin	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Jno. McCasson	21 juillet	1871	"	21 janv.	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Fred. Edwards	20 mai	1872	"	18 juillet	1904	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Thos. Russell	21 avril	1876	"	20 oct.	1909	58 33	12	"	700 00
"	"	"	T. J. Cosgrove	6 oct.	1861	"	13 juillet	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	A. McCord	9 mai	1856	"	18 déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	A. McCourt	29 mai	1872	"	17 déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	G. Auchincloss	16 nov.	1872	"	21 nov.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	"	G. Hamlet	15 mars	1861	"	16 déc.	1913	58 33	12	"	700 00
"	"	Garage, etc.	Hy. Gray	10 déc.	1872	"	19 nov.	1912	62 50	12	"	750 00
"	"	Can. & Dom. Express	Bruno Marando	25 sept.	1875	Chauffeur	25 nov.	1912	66 66	12	"	800 00
"	"	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrove	10 fév.	1844	Mécanicien	28 oct.	1874	83 33	12	"	1,000 00
"	"	" "	J. G. Matheson	15 oct.	1865	Aide-mécanicien	14 mars	1912	79 16	12	"	950 00
"	"	" "	Pat Cussack	26 mars	1875	Prép. à l'asc	20 sept.	1907	62 50	12	"	750 00
"	"	" "	Jas. Cashen	28 juin	1866	"	25 juillet	1906	62 50	12	"	750 00
"	"	" "	P. W. Colbey	24 fév.	1876	"	4 juin	1912	62 50	12	"	750 00
"	"	" "	Thos. Collis	5 nov.	1872	"	15 juillet	1912	58 33	12	"	700 00
"	"	" " etc.	Wm. Stringer	22 janv.	1881	Nettoyeur	.. oct.	1905	58 33	12	"	700 00
"	"	" " "	A. E. Hales	8 juillet	1881	"	1er mai	1906	58 33	12	"	700 00
"	"	" " "	Ed. Major	9 sept.	1864	"	10 déc.	1912	58 33	12	"	700 00
"	"	Douane	W. H. Pearce	29 avril	1862	Chauffeur	20 nov.	1912	66 66	12	"	800 00
"	"	"	Thos. Jones	10 nov.	1853	Gardien	4 avril	1912	58 33	12	"	700 00
"	"	"	T. J. Enright		1862	Concierge	18 déc.	1906	54 16	12	"	650 00
"	"	"	Pat. Cassidy	2 mai	1862	Chauffeur	8 mai	1906	66 66	12	"	800 00
"	"	"	F. Simpson	8 janv.	1859	Gardien	1er sept.	1903	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Wm. Scott		1838	"	1er juin	1905	$2 00 p. j.	12	"	730 00
"	"	"	Thos. Davidson	20 juin	1861	Prép à l'asc	22 avril	1911	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Wm. Murphy	16 sept.	1868	Nettoyeur	28 sept.	1905	58 33	12	"	700 00
"	"	"	Hy. Somers	.. mars	1851	"	3 mars	1907	58 33	12	"	700 00
"	"	Revenue de l'Intérieur	Chas. Baillie	22 sept.	1852	Chauffeur	13 janv.	1891	54 16	12	"	650 00
"	"	Station postale "A"	Jno. Gormaly	26 nov.	1872	Prép. à l'asc	31 oct.	1901	62 50	12	"	750 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1914. — *Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Date du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Toronto.... Ont.	Station postale "A"	E. F. Tooze	8 déc. 1865	Pr. à l'ascenseur	15 déc. 1909	62 50	12 mois	750 00
" "	"	O. Johnston	18 juillet 1874	"	14 février 1910	62 50	12 "	750 00
" "	Station postale "C"	James Rae	17 février 1864	Concierge	12 janvier 1884	52 08	12 "	625 00
" "	Station postale "D"	James Devine	18 " 1847	"	3 février 1905	52 08	12 "	625 00
" "	Station postale "F"	J. W. Thornton	11 avril 1867	"	7 avril 1907	62 50	12 "	750 00
" "	"	Thos. Bridges	22 sept. 1880	Nettoyeur	11 août 1911	58 33	12 "	700 00
" "	Station postale "K"	Jas. Kirkwood	9 déc. 1850	Concierge	9 déc. 1912	45 83	12 "	550 00
Trenton .... "	Edifice public	John Potter	20 juin 1840	"	1 avril 1912	37 50	12 "	450 00
Uxbridge .... "	"	M. Linton	....	"	3 octobre 1913	33 33	12 "	400 00
Walkerton .... "	"	Mme Thos. Gibson	21 janvier 1861	"	12 mai 1905	33 33	12 "	400 00
Waterloo .... "	"	Geo. Suggitt	28 août 1846	"	13 juin 1913	33 33	12 "	400 00
Welland .... "	"	D. McIlvride	16 mai 1876	"	9 " 1910	41 66	12 "	500 00
Whitby .... "	"	John Ard	19 août 1854	"	1 mai 1913	37 50	12 "	450 00
Windsor .... "	"	Wm. Curtis	6 mars 1844	"	9 nov. 1880	37 50	12 "	450 00
" .... "	"	Israel Belleperche	26 octobre 1848	Mécanicien	24 déc. 1897	54 16	12 "	650 00
Wingham .... "	"	P. Fisher, P.M.	12 déc. 1832	Concierge	19 nov. 1906	16 66	12 "	200 00
Woodstock .... "	"	Robert Kerr	6 juin 1864	"	11 déc. 1901	50 00	12 "	600 00
Brandon .... Man.	"	Jos Quackenbush	14 " 1857	"	1 " 1912	85 00	12 "	1,020 00
Dauphin .... "	"	G. Broadfoot	1 janvier 1853	"	1 janvier 1911	45 00	12 "	540 00
Emerson .... "	"	H. Pennock	12 sept. 1871	"	1 juillet 1912	41 66	12 "	500 00
Neepawa .... "	"	P. McCrea	8 juillet 1851	"	1 sept. 1913	65 00	12 "	780 00
Portage-la-Prairie .... "	"	Hy. Johns	25 " 1840	"	1 août 1912	45 00	12 "	540 00
" " .... "	Nouvel édifice public	T. C. Jackson	25 février 1859	"	1 sept. 1913	33 53	12 "	400 00
Selkirk .... "	" "	Jas. Massey	15 sept. 1859	"	1 avril 1914	55 00	12 "	660 00
Souris .... "	" "	T. Summerfield	12 mars 1858	"	29 janvier 1912	37 50	12 "	450 00
St-Boniface .... "	" "	J. A.S. Chaussé	20 août 1867	"	1 octobre 1908	55 00	12 "	660 00
Winnipeg .... "	Vieux bureau de poste	M. McIvor	12 nov. 1867	Mécanicien	15 " 1909	75 00	12 "	900 00
" .... "	" "	Jos. Coutu	10 mai 1843	Pr. à l'ascenseur	16 mars 1887	65 60	12 "	780 00
" .... "	" "	A. Boiteau	23 sept. 1860	Gardien de nuit	4 avril 1905	60 00	12 "	720 00
" .... "	" "	B. Wasserman	 1866	Nettoyeur	23 février 1912	65 00	12 "	780 00
" .... "	Douane	M. Hawkins	17 janvier 1850	"	....	60 00	12 "	720 00
" .... "	"	J. E. Webster	24 juin 1877	Chauffeur	25 sept. 1911	60 00	12 "	720 00
" .... "	Nouveau bureau de poste	W. J. Smith	27 mars 1863	Concierge	31 mars 1910	65 00	12 "	780 00
" .... "	" "	Jos. Hay	4 mai 1853	Mécanicien	20 juillet 1905	90 00	12 "	1,080 00
" .... "	" "	G. Buchanan	6 avril 1862	Chauffeur	20 nov. 1911	70 00	12 "	840 00
" .... "	" "	A. Sabine	10 sept. 1862	"	1 octobre 1913	70 00	12 "	840 00
" .... "	" "	T. Rondeau	11 août 1880	"	14 février 1913	70 00	12 "	840 00

Winnipeg. ....Man.	Nouveau bureau de poste	J. Watterson	1 avril 1882	Chauffeur	31 janvier 1912	70 00	12 mois	840 00
" "	" "	Wm. Thorarinson	10 février 1874	Pr. à l'ascenseur.	10 juillet 1908	65 00	12 "	780 00
" "	" "	F. Jenkins	21 " 1874	"	10 " 1908	65 00	12 "	780 00
" "	" "	P. Handel	 1860	"	1 avril 1913	65 00	12 "	780 00
" "	" "	T. McMaighan	10 octobre 1879	"	23 nov. 1908	65 00	12 "	780 00
" "	" "	Ed. Hood	5 août 1885	"	15 avril 1914	65 00	12 "	780 00
" "	" "	W. Shields	3 sept. 1852	"	20 mars 1913	100 00	12 "	1,200 00
" "	" "	Mme M. Pugsley	13 octobre 1857	Nettoyeur	19 sept. 1912	95 00	12 "	1,140 00
" "	" "	Mme E. Fentrell	5 juillet 1860	"	17 avril 1910	94 00	12 "	1,128 00
" "	" "	Mme E. J. Buck	24 déc. 1861	"	1 sept. 1909	24 00	12 "	288 00
" "	" "	Expert Oriental Window Cleaning Co	....	"	....	12 50	12 "	150 00
" "	Nouv. entrep. de vérific..	Wm. Clark	8 octobre 1868	Mécanicien	1 juillet 1908	85 00	12 "	1,020 00
" "	"	J. Saunders	25 " 1848	Chauffeur	23 nov. 1908	70 00	12 "	840 00
" "	"	John Kennedy	1 avril 1867	"	6 octobre 1910	65 00	12 "	780 00
" "	"	John Rohan	16 " 1879	"	6 " 1910	65 00	12 "	780 00
" "	"	H. Cox	5 juillet 1883	Pr. à l'ascenseur	10 mars 1914	65 00	12 "	780 00
" "	"	A. H. Smith	 1843	"	8 mai 1912	65 00	12 "	780 00
" "	"	Jos. Knott	21 janvier 1864	"	6 octobre 1910	65 00	12 "	780 00
" "	"	S. B. Jeffery	9 avril 1878	Concierge	6 " 1910	80 00	12 "	960 00
" "	"	F. Burns	 1870	Chauffeur.	25 " 1912	65 00	12 "	780 00
" "	Station postale B	John Lamb	6 nov. 1849	Concierge	16 mai 1908	60 00	12 "	720 00
" "	Edifice public	J. M. Scott	 1886	Electricien	1 avril 1914	100 00	12 "	1,200 00
" "	"	Jas. Newton	14 mars 1863	"	7 octobre 1912	85 00	12 "	1,020 00
" "	"	J. Gottskalkson	29 juin 1864	Menuisier	23 février 1914	75 00	12 "	900 00
" "	Douane et bur. de poste..	Mlle R. Bagshawe	 1866	Laveuse	15 " 1905	85 00	12 "	1,020 00
" "	Bureau de poste	M. Herczuk	 1876	Nettoyeur	 1910	5 00	12 "	60 00
" "	"	Tini Priest	 1873	"	 1907	20 00	12 "	240 00
" "	Douane	Mme M. E. Tittle	21 sept. 1868	Laveuse	13 juin 1912	70 00	12 "	840 00
" "	Bâtisse de immigrants	P. C. Devy	10 juillet 1877	Pr. à l'ascenseur.	9 février 1912	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. Johnson	11 nov. 1866	"	20 sept. 1912	65 00	12 "	780 00
Calgary .... Alta.	Bureau de poste	W. A. English	24 mars 1874	Concierge	25 février 1873	90 00	12 "	1,080 00
" "	"	Thos. Gall	7 mars 1876	Asst. concierge	11 déc. 1913	65 00	12 "	780 00
Edmonton .... "	"	W. A. Clark	9 sept. 1868	Concierge	9 mai 1913	75 00	12 "	900 00
" "	Nouv. bur. de poste	J. Knowles	21 " 1860	Pr. à l'ascenseur.	18 juillet 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	H. Cantera	10 août 1880	"	22 déc. 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	Geo. Hutton	8 février 1878	Concierge	16 juillet 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	A. Adamson	20 juin 1891	Chauffeur	1 nov. 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	A. Osborne	28 nov. 1868	"	1 octobre 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	W. C. Hoey	4 octobre 1859	Pr. à l'ascenseur.	13 juillet 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	F. Lovell	13 avril 1883	Asst. concierge	1 avril 1912	70 00	12 "	840 00
" "	"	Geo. Lovell	19 février 1879	Pr. à l'ascenseur.	1 août 1912	70 00	12 "	840 00
" "	Terres fédérales	J. Duggan	19 avril 1871	Concierge	27 nov. 1909	25 00	12 "	300 00
Lethbridge .... "	Edifice public	W. C. Norman	7 février 1876	"	14 déc. 1909	50 00	12 "	600 00
Medicine-Hat .... "	"	Thos. Taylor	21 octobre 1875	"	1 mai 1912	75 00	12 "	900 00
" "	"	T Bridge	19 février 1880	Asst. concierge	1 juin 1914	60 00	12 "	720 00
Red-Deer .... "	Douane, etc	L. Grossith	24 janvier 1883	Concierge	1 juillet 1912	65 00	12 "	780 00
Strathcona .... "	Edifice public	Hy. Rickard	13 nov. 1867	"	1 août 1912	75 00	12 "	900 00
Wetaskiwin .... "	"	N. S. Angus	27 sept 1879	"	1 avril 1914	50 00	12 "	600 00
Battleford .... Sask.	"	E. M. Webb	26 juillet 1875	"	17 janvier 1912	45 00	12 "	540 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux, le 31 mars 1914.—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Battleford Nord.....Sask.	Edifice public........	B. Dye..............	31 oct. 1864	Concierge.....	12 déc. 1913	45 00	12 mois.....	540 00
Estevan.............. "	"	R. Murray..............	27 sept. 1856	"	23 mai 1910	45 00	12 "	540 00
Humboldt............ "	"	N. Kingsly..............	23 avril 1856	"	1 janv. 1913	50 00	12 "	600 00
Maple Creek.......... "	"	W. A. Douglas, P.M	27 février 1856	"	25 juin 1909	16 66	12 "	200 00
Melfort............ "	"	E. W. McCrea...........	5 juin 1837	"	3 mars 1913	45 00	12 "	540 00
Moosejaw........... "	Bureau de poste......	R. West	12 sept. 1855	"	21 sept. 1906	54 16	12 "	650 00
" .... "	"	W. Potts................	27 avril 1864	Chauffeur.....	22 avril 1914	50 00	12 "	600 00
" .... "	Serv. des malles ch. de f.	Geo. Broomfield..........	7 juin 1880	Concierge......	1 nov. 1913	10 00	12 "	120 00
Prince Albert........ "	Edifice public.......	E. Collins..............	13 août 1878	"	1 février 1914	75 00	12 "	900 00
" .... "	"	Mme A. Whitefor.........	1893	Laveuse	1 " 1913	30 00	12 "	360 00
" .... "	"	S. Sabo.................	5 avril 1880	Chauffeur.......	3 oct. 1913	60 00	12 "	720 00
" .... "	Edifice Baker	Mme W. Walker..........	8 juillet 1874	Laveuse........	1 " 1913	15 00	12 "	180 00
Regina .... "	Bureau des terres.......	T. Perkins..............	14 sept. 1852	"	24 sept. 1906	50 00	12 "	600 00
" .... "	Bureau de poste........	J. Malcolsom............	9 nov. 1857	"	5 " 1906	60 00	12 "	720 00
" .... "	"	Mme M. Sonoski..........	3 mai 1876	Laveuse........	5 nov. 1909	40 00	12 "	480 00
" .... "	"	R. J. Corbin............	27 avril 1880	Chauffeur.......	1 avril 1913	55 00	12 "	660 00
" .... "	"	E. Ivett................	....	Prép. à l'ascens'r	....	50 00	12 "	600 00
" .... "	Bureau des terres.......	W. J. Gore..............	24 juillet 1863	Concierge.......	6 mai 1901	50 00	12 "	600 00
Saskatoon........... "	Edifice public..........	S. H. Monk	20 mars 1889	"	19 février 1914	75 00	12 " ...	900 00
" .... "	"	John Kearns.............	15 mai 1859	Asst. concierge..	23 juin 1912	65 00	12 "	780 00
Weyburn............ "	"	Jas. Ross...............	7 sept. 1860	Concierge.......	1 juillet 1913	45 00	12 "	540 00
Yorkton............. "	"	E. Arnsby...............	13 mai 1867	Asst. concierge..	1 oct. 1912	45 00	12 "	540 00
Atlin...............C.-B.	Bureau de poste.........	J. A. Fraser	1 janv. 1851	Concierge......	26 juin 1901	12 50	12 "	150 00
Chilliwack........... "	Edifice public..........	S. Mellard..............	24 sept. 1851	"	15 février 1913	50 00	12 " ...	600 00
Cranbrook........... "	"	S. Fyles................	14 août 1870	"	27 janv. 1913	65 00	12 " ...	780 00
Cumberland.......... "	"	Thos. Cook.............	29 mai 1844	"	7 " 1910	54 16	12 "	650 00
Fernie.............. "	"	R. H. McEwan..........	13 déc. 1857	"	2 " 1910	70 00	12 "	840 00
Grand Forks......... "	"	N. Taylor	19 janv. 1863	"	25 oct. 1912	50 00	12 "	600 00
Kamloops........... "	"	W. W. Taylor	31 juillet 1853	"	9 déc. 1910	60 00	12 "	720 00
Ladysmith.......... "	"	Robert Bell.............	29 février 1840	"	1 avril 1909	50 00	12 "	600 00
Nanaimo........... "	"	J. Stewart..............	20 août 1896	"	7 mai 1912	65 00	12 "	750 00
" .... "	"	M. Smith................	7 avril 1863	Nettoyeur	29 juillet 1911	55 00	12 "	660 00
New Westminster.... "	"	L. Thornber.............	4 " 1846	Concierge.....	11 " 1906	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	J. Houston..............	29 février 1868	Nettoyeur......	11 mars 1914	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	S. Abra	16 mars 1858	Prép. à l'ascens'r	12 " 1914	70 00	12 "	840 00
" .... "	Edifice des Aff. des Sauv.	A. H. Oakley............	26 avril 1864	Concierge.......	2 février 1909	50 00	12 "	600 00

Nelson	"	Edifice public	Wm. Linch	18 juillet	1853	"	1 juin	1911	50 00	12 "	600 00
Rossland	"	"	H. McQuade	14 déc.	1851	"	1 août	1906	50 00	12 "	600 00
Vancouver	"	"	A. J. Chisholm	18 avril	1851	"	1 oct.	1903	75 00	12 "	900 00
"	"	Nouvel édifice public	D. Inches	9 déc.	1856	Mécanicien	1 fév.	1909	95 00	12 "	1,140 00
"	"	Edifice public	G. Wilson	4 juin	1836	Gardien	8 oct.	1909	65 00	12 "	780 00
"	"	"	Jos. Mulvaney	14 juillet	1889	Prép. à l'ascen.	26 avril	1911	70 00	12 "	840 00
"	"	"	Fred. Pierrie	26 mars	1891	"	1 juin	1913	65 00	12 "	780 00
"	"	"	J. Dunsmuir	16 nov.	1858	Nettoyeur	10 "	1910	70 00	12 "	840 00
"	"	"	Jas. Commeford	12 juillet	1855	"	— juillet	1913	70 00	12 "	840 00
"	"	Station postale "B"	Jas. Robinson	6 juin	1856	Concierge	7 août	1913	85 00	12 "	1,020 00
"	"	" "C"	J. D. Thompson	31 janv.	1856	"	9 sept.	1912	70 00	12 "	840 00
"	"	Nouvel entrepôt de vér.	T. H. Robson	23 mars	1851	"	29 sept.	1913	85 00	12 mois	1,020 00
"	"	"	D. H. Colman	19 nov.	1873	Mécanicien	17 sept.	1913	110 00	12 "	1,320 00
"	"	"	J. W. Powell			Prép. à l'ascen.			70 00	12 "	840 00
"	"	"	Arthur Hill	8 juin	1875	"	2 mars	1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	Robert Bradley	11 avril	1872	"	1 avril	1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	S. Hicks		1893	"	6 avril	1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	W. G. McDonald		1865	"	16 juin	1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	J. Sarginson	1 avril	1856	Nettoyeur	20 juin	1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	W. O. Williams		1867	"	23 mai	1913	70 00	12 "	840 00
"	"	Nouvel édifice public	M. Churchill	13 juin	1854	"	1 oct.	1911	70 00	12 "	840 00
"	"	"	Thos. A. Smith	18 oct.	1870	"	1 fév.	1911	70 00	12 "	840 00
"	"	"	S. March	15 nov.	1880	"	26 avril	1911	70 00	12 "	840 00
"	"	"	J. McCourt	15 sept.	1865	"	1 nov.	1910	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Jas. Mulmaney	18 déc.	1875	"	1 mars	1910	70 00	12 "	840 00
"	"	"	R. Keller	16 juin	1893	Prép. à l'ascen.	1 juin	1913	65 00	12 "	780 00
Vernon	"	Edifice public	C. E, Mohr	28 avril	1853	Concierge	1 août	1912	70 00	12 "	840 00
Victoria	"	"	Wm. McKay	31 déc.	1857	"	4 fév.	1898	85 00	12 "	1,020 00
"	"	"	Wm. Dick	— sept.	1856	Chauffeur	1 oct.	1908	70 00	12 "	840 00
"	"	"	Thos. Fuller	7 mai	1876	Assist. concierge	12 déc.	1912	70 00	12 "	840 00
"	"	"	John Cragg	18 janv.	1856	Chauffeur	1 mai	1911	70 00	12 "	840 00
"	"	"	F. Cateral	22 oct.	1881	Prép. à l'ascen.	1 déc.	1913	70 00	12 "	840 00
"	"	"	J. Harris	27 juillet	1875	Nettoyeur	1 juillet	1913	70 00	12 "	840 00
"	"	"	P. Dryborough	18 avril	1870	"	20 nov.	1912	70 00	12 "	840 00
"	"	"	W. J. Gower	6 sept.	1869	"	29 mai	1912	70 00	12 "	840 00
"	"	Ancien bur. de douane	E. J. Bayntun	30 mai	1871	Concierge	1 déc.	1913	60 00	12 "	720 00
"	"	Viel entrepôt de vér.	Albert Ward	9 mars	1881	"	1 nov.	1913	80 00	12 "	960 00
"	"	Vieux bureau de poste	W. G. Bowden	25 mars	1866	"	1 oct.	1908	20 00	12 "	240 00
Dawson	Yukon	Bureau de poste	R. J. Ogburn	17 sept.	1852	"	1 mai	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	A. Ransley	1 mai	1863	Gardien	1 nov.	1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. Wyness	1 sept.	1871	Nettoyeur	1 avril	1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	Edifice de l'administrat.	J. A. Murphy	29 juin	1877	Concierge	10 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. A. Craig	28 oct.	1858	Gardien	1 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	C. Corbeil	28 déc.	1864	Nettoyeur	1 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. B. Deslauriers	12 juillet	1875	,	1 juin	1906	160 00	12 "	1,920 00
"	"	Résidence du commissaire	N. P. McDonald	8 oct.	1879	Concierge	1 déc.	1905	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	C. Paddock	19 mars	1870	Gardien	1 juillet	1912	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	Mrs. Regina Nielson			Laveuse	1 avril	1914	100 00	12 "	1,200 00
White Horse		Edifice public	C. J. McLennan	12 déc.	1850	Concierge	30 oct.	1902	125 00	12 "	1,500 00